



За рулем

ISSN 0321-4249

12 • 1982





Л. И. БРЕЖНЕВ
1906—1982

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ о Пленуме Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза

12 ноября 1982 года состоялся внеочередной Пленум Центрального Комитета КПСС.

По поручению Политбюро ЦК Пленум открыл и выступил с речью член Политбюро ЦК КПСС, секретарь ЦК КПСС тов. Андропов Ю. В.

В связи с кончиной Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев а члены Пленума ЦК почтили память Леонида Ильича Брежнева минутой скорбного молчания.

Пленум ЦК отметил, что Коммунистическая партия, советский народ, все прогрессивное человечество понесли тяжелую утрату. Из жизни ушел выдающийся деятель Коммунистической партии, Советского государства, международного коммунистического, рабочего и национально-освободительного движения, пламенный борец за мир.

Леонид Ильич Брежнев, находясь в рядах ленинской Коммунистической партии более 50 лет, из них 18 лет на посту ее руководителя, внес огромный вклад в укрепление монолитности ее рядов, политического, социально-экономического и оборонного могущества Советского Союза. Исключительно велика его роль в укреплении мира и международной безопасности. Имя Леонида Ильича Брежнева, с которым непосредственно связаны великие свершения в жизни нашей страны — индустриализация и коллективизация сельского хозяйства, историческая победа советского народа в Великой Отечественной войне, послевоенное восстановление народного хозяйства нашей Родины, исследование космоса, все успехи в развитии экономики, науки и культуры Советского

государства, навсегда вошло в историю Коммунистической партии Советского Союза, нашей великой Родины.

Участники Пленума ЦК выразили глубокое соболезнование родным и близким покойного.

Пленум ЦК рассмотрел вопрос об избрании Генерального секретаря ЦК КПСС.

По поручению Политбюро ЦК выступил с речью член Политбюро ЦК КПСС, секретарь ЦК КПСС тов. Черненко К. У. Он внес предложение избрать Генеральным секретарем ЦК КПСС тов. Андропова Ю. В.

Генеральным секретарем Центрального Комитета КПСС Пленум единогласно избрал тов. Андропова Юрия Владимировича.

Затем на Пленуме выступил Генеральный секретарь ЦК КПСС тов. Андропов Ю. В. Он выразил сердечную благодарность Пленуму ЦК за оказанное высокое доверие — избрание его на пост Генерального секретаря ЦК КПСС.

Тов. Андропов Ю. В. заверил Центральный Комитет КПСС, Коммунистическую партию, что приложит все свои силы, знания и жизненный опыт для успешного выполнения начертанной в решениях XXVI съезда КПСС программы коммунистического строительства, обеспечения преемственности в решении задач дальнейшего укрепления экономического и оборонного могущества СССР, повышения благосостояния советского народа, упрочения мира, в осуществлении всей ленинской внутренней и внешней политики, проводившейся при Л. И. Брежневе.

На этом Пленум закончил свою работу.

30 декабря 1922 года стало исторической датой в судьбах народов нашей Родины. В этот день в Москве в Большом театре делегаты Первого Всесоюзного съезда Советов приняли Декларацию и Договор об образовании СССР — первого в мире единого Союзного многонационального государства рабочих и крестьян.

Михаил Иванович Калинин сказал на съезде: «Целые тысячелетия прошли с тех пор, как лучшие умы человечества бьются над теоретической проблемой в поисках форм, которые дали бы народам возможность без величайших мук, без взаимной борьбы жить в дружбе и братстве. Только сейчас, в сегодняшний день, практически закладывается первый камень в этом направлении...»

Итоги работы съезда нашли горячую поддержку у миллионов трудящихся всех национальностей. На протяжении многих месяцев на имя В. И. Ленина, в ЦИК СССР, в Совнарком шли и шли письма, телеграммы, приветствия, горячо одобрявшие образование союзного государства.

Рождение Союза ССР — результат победы Великого Октября, живое воплощение идей В. И. Ленина, разработанных им принципов национальной политики. Известно, что в ходе революционных завоеваний на территории бывшей царской России, помимо РСФСР, возникли независимые советские республики: Украинская, Белорусская, Азербайджанская, Армянская, Грузинская. Их независимость была признана Советской Россией. В составе РСФСР на автономных началах обрели свою государственность татары, башкиры, якуты, карелы, удмурты и другие народы.

На основе глубокого научного анализа общественных процессов В. И. Ленин показал, что сама жизнь настоятельно требовала объединения советских республик в единое союзное государство, способное обеспечить внешнюю безопасность, экономический прогресс, свободу национального развития народов. Залогом прочности этого союза Владимир Ильич считал полное взаимное доверие, добровольное согласие, исключение любой формы неравенства в отношениях между нациями.

«Мы хотим, — писал он, — добровольного союза наций, — такого союза, который не допускал бы никакого насилия одной нации над другой, — такого союза, который был бы основан на полнейшем доверии, на ясном сознании братского единства, на вполне добровольном согласии».

В создании и развитии Союза ССР решающую роль сыграла организующая деятельность Коммунистической партии, национальная политика которой исходила из марксистско-ленинского учения по национальному вопросу. В постановлении ЦК КПСС «О 60-й годовщине образования Союза Советских Социалистических Республик» красной строкой отмечено:

«Образование СССР — величайшая заслуга ленинской партии большевиков,

В. РУБЕН,
Председатель Совета Национальностей
Верховного Совета СССР

многонациональной по своему составу, глубоко интернационалистской по идеологии и политике, организационному строению, принципам деятельности».

Конституция СССР 1924 года закрепила создание единого союзного государства на основе принципа социалистического федерализма, свободного самоопределения наций и народностей, их добровольного и равноправного сотрудничества. В процессе построения социализма постепенно складывались благоприятные условия для дальнейшего развития национально-государственного строительства Союза ССР. В 1924 году образованы Туркменская и Узбекская, а в 1929 году — Таджикская союзные республики. В 1936 году Казахская и Киргизская автономные республики преобразованы в союзные. В этом же году Азербайджанская, Армянская и Грузинская республики, ранее объединявшиеся в Закавказскую СФСР, непосредственно вошли в состав СССР.

Конституция СССР 1936 года отразила победу социализма в нашей стране, законодательно закрепила основы социальной и государственной организации социалистического общества, тесного сплочения советских народов.

Знаменательным событием в жизни нашего государства явились воссоединение украинского народа в 1939—1945 годах и воссоединение белорусского народа в 1939 году. В ходе революционной борьбы восстановили советскую государственность трудящиеся Латвии, Литвы, Эстонии, и в 1940 году три новые республики вошли в Союз ССР. В результате воссоединения молдавского народа Молдавская АССР была преобразована в союзную республику.

60-летие образования СССР встречают 15 союзных республик с входящими в их состав 38 национально-государственными автономными образованиями: 20 автономными республиками, 8 автономными областями, 10 автономными округами.

В условиях зрелого социализма, как отмечал Леонид Ильич Брежнев на XXVI съезде КПСС, неуклонно укрепляется единство всех наций и народностей СССР. На собственном опыте наши народы убедились, что сплочение их в союзном государстве открыло простор для наращивания материального и духовного потенциала каждой республики и максимального использования его в целях гармоничного развития всей страны.

Конституция СССР 1977 года закрепила основные черты развитого социалистического общества и советского международного государства. Она явилась новым важным этапом в развитии СССР.

Во всех республиках и регионах страны теперь сложилась однотипная социально-классовая структура населения. Все союзные республики вышли на примерно одинаковый уровень в развитии

производительных сил, по экономическим условиям жизни населения, народному образованию и культуре. Национальный вопрос в СССР решен окончательно и навсегда.

Гигантски выросла экономическая мощь нашего государства. Сегодня в СССР свыше 44 тысяч промышленных предприятий, 21,6 тысячи совхозов, более 26 тысяч колхозов. В 1981 году за один день в стране вырабатывалось 3,6 миллиарда киловатт-часов электроэнергии, добывалось 1,7 миллиона тонн нефти (включая газовый конденсат), почти 1,3 миллиарда кубометров естественного газа, выплавлялось 400 тысяч тонн стали, около 300 тысяч тонн чугуна, выпускалось более 6 тысяч автомобилей, 1,5 тысячи тракторов, 30 миллионов квадратных метров тканей. По общему объему промышленного производства СССР занимает сегодня первое место в Европе и второе в мире.

В числе отраслей, рожденных социалистической экономикой, можно с полным основанием назвать автомобильную индустрию, положившую начало автомобилизации, которая достигла ныне у нас в стране самого широкого размаха.

Вспомним, в 1922 году наше народное хозяйство располагало несколькими недостроенными автомобильными заводами и двумя-тремя десятками полукустарных ремонтных мастерских. Теперь только за восемь месяцев юбилейного, 1982 года произведено 1438 тысяч автомобилей всех типов, 734 тысячи мотоциклов и мотороллеров. Действуют тридцать автозаводов, выпускающих 300 с лишним моделей и модификаций комплектных автомобилей; девять мотоциклетных и пять моторных заводов, многочисленные специализированные, смежные предприятия, которые работают в большинстве союзных республик. Гордостью автомобилестроения являются первенцы советской индустрии ЗИЛ и ГАЗ, новые гиганты — КамАЗ и ВАЗ, вместе с ними в Российской Республике — заводы имени Ленинского комсомола, ульяновский, уральский и другие.

Широкую популярность в нашей стране и за рубежом завоевали белорусские МАЗы и БелАЗы, украинские КраЗы. Другие города Украины — Киев, Львов, Запорожье, Луцк поставляют всей стране автобусы, легковые автомобили, мо-



За нашу Советскую Родину!

За рулем

12 ● Декабрь ● 1982

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал
Всесоюзного ордена Ленина
и ордена Красного Знамени
добровольного общества
содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

тоицкы. Производство автомобилей налажено в Грузии, Латвии, Армении, Азербайджане.

В ряду ключевых отраслей народного хозяйства страны — автомобильный транспорт, который ежегодно перевозит более 20 миллиардов тонн грузов. Автомобиль органично вошел в экономическую и социальную жизнь всех республик и служит дальнейшему упрочению связей между ними. Автомобилестроители и транспортники уже в этом, юбилейном году внесли весомый вклад в осуществление решений майского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС, в улучшение транспортного обслуживания агропромышленного комплекса.

Отмечая недавно День Советской Конституции, мы еще раз утвердились в том, что достижения в экономике, культуре, росте благосостояния людей не были бы возможны без активного участия трудящихся в управлении государством, без последовательного развития социалистической демократии.

Представители всех наций и народностей страны активно участвуют в управлении Советским государством. В Верховном Совете СССР — депутаты 61 национальности, в Верховных Советах союзных республик — 66, в Верховных Советах автономных республик — 52, в местных Советах народных депутатов — более 100 национальностей.

В самом построении государственных органов наилучшим образом воплощен ленинский принцип сочетания общесоюзных интересов с интересами каждой республики. Верховный Совет СССР состоит, как известно, из двух палат — Совета Союза и Совета Национальностей. Двухпалатная структура Верховного Совета СССР обусловлена многонациональ-

ным составом населения, социалистической природой, федеративным государственным устройством Союза ССР. Общие интересы всех трудящихся СССР, независимо от их национальной принадлежности, представляет Совет Союза. Специфические интересы граждан разных национальностей, проживающих в союзных и автономных республиках, в автономных областях и автономных округах, представлены в Совете Национальностей. Палаты Верховного Совета равновесны.

Один из основополагающих факторов нерушимости нашего союза наций — созидательная деятельность Советов народных депутатов, составляющих единую — снизу доверху — систему народного представительства. Вооруженные богатым опытом руководства государственным, хозяйственным и социально-культурным строительством, Советы проводят в жизнь политику партии, выражающую коренные интересы народа.

Наряду с органами власти, согласно новой Конституции, в управлении государственным и общественными делами, в решении политических, хозяйственных и социальных вопросов участвуют общественные организации. Одна из самых массовых среди них — ДОСААФ, активно действующий во всех республиках и являющийся надежным резервом наших славных Вооруженных Сил.

Создание и успешное развитие Союза ССР, его опыт решения национального вопроса, победа принципов пролетарского интернационализма имеют выдающееся международное значение, являются мощными факторами социального прогресса. Они знаменуют важный исторический рубеж в вековой борьбе передового человечества за равнопра-

вие и дружбу народов, за революционное обновление мира. По пути, проложенному Великим Октябрем, вместе с народами СССР идут сегодня сотни миллионов людей в странах Европы, Азии, Африки, Латинской Америки.

Советский Союз настойчиво и последовательно ведет борьбу за мир и безопасность народов, за разоружение, утверждая в международных отношениях идеалы подлинной демократии и равенства. Принятая XXVI съездом КПСС Программа мира на 80-е годы представляет собой логическое развитие ленинской миролюбивой внешней политики.

В реализацию внешнеполитического курса страны вносят свой вклад все наши государственные, общественные организации. Углубляются и совершенствуются их международные связи. Наглядно это видно на примере деятельности Советов народных депутатов всех степеней. За последние пять лет Советский Союз с официальными визитами посетили более 50 парламентских делегаций из 46 стран. За это же время свыше 60 наших делегаций побывали в 58 государствах по приглашению их парламентов. Активный характер носят связи комиссий по иностранным делам палат Верховного Совета ССР, Парламентской группы СССР, органов власти городов-побратимов, многие другие акции, направленные на укрепление мира, всестороннего сотрудничества между странами и континентами, между народами разных национальностей и убеждений.

Отстаивая дело мира, борясь против агрессивных устремлений империализма, прежде всего американского, наш народ, Коммунистическая партия, правительство проявляют неустанную заботу об укреплении обороноспособности своего государства. И здесь социалистический строй, дружба и братство народов, государственное единство являются надежной основой, обеспечивающей несокрушимую мощь нашей Родины.

Трудный и славный путь, пройденный Советскими Вооруженными Силами в годы войны, отмечен массовым героизмом, мужеством и отвагой бойцов, командиров и политработников разных национальностей. «Если говорить о главном герое Великой Отечественной войны», — отмечал Леонид Ильич Брежнев, — то этим бессмертным героем является вся дружная семья народов, населяющих нашу страну и спаянных нерушимыми узами братства».

Нынешнее поколение советских людей свято хранит и укрепляет дружбу народов. В едином строю созидателей коммунистического общества идут и славные советские воины, представители всех наций и народностей — надежные стражи свободы и независимости социалистического государства. Советские Вооруженные Силы стоят несокрушимой преградой на пути империалистической агрессии, вместе с армиями братских стран надежно охраняют завоевания социализма.

Единой великой интернациональной семьей, тесно сплоченной вокруг своего испытанного вождя — Коммунистической партии, встречают советские люди славный юбилей страны. Развернув социалистическое соревнование за эффективность и качество работы, труженики всех республик едины в своем стремлении — отдать все силы и знания на благо социалистического Отечества.

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ

С главного конвейера Волжского автомобильного завода имени 50-летия СССР — одного из крупнейших предприятий Российской Федерации в 22 часа 30 минут 12 августа 1982 года сошла белая машина с красными цифрами «70000000» на капоте. Теперь каждые 16—17 месяцев приносит очередной миллион «жигулей». Юбилейным, 7-миллионным автомобилем стал экземпляр модели ВАЗ-2107, освоенной в нынешнем году. Это трудовой подарок коллектива ВАЗа к 60-летию образования СССР.

В конце третьего квартала из 2400 машин, собираемых ежедневно на заводе, выпуск ВАЗ-2107 составлял 25—30 штук, и количество их растет из месяца в месяц. Производство же другой модели, ВАЗ-2105, освоенной ранее, уже достигло уровня 600—650 в сутки. Наряду с увеличением доли автомобилей ВАЗ-2107 и ВАЗ-2105 в общем объеме продукции завод продолжает подготовку производства новой, переднеприводной модели, которую намечено поставить на конвейер в конце пятилетки.

На снимке: торжественный митинг по случаю выпуска 7-миллионных «Жигулей». Фото В. Содовского





Наши экспедиции

ПОВОЛЖЬЕ АВТОМОБИЛЬНОЕ

Нижнекамск и Набережные Челны — соседи, разделенные полусотней километров. Но роднит их не только географическая близость. Оба стремительно выросли благодаря крупнейшим предприятиям. Если КамАЗ выбрал самые современные технические идеи автомобилестроителей, то заводы Нижнекамска олицетворяют передовой уровень нефтехимии. И темпы, которыми они возводились, под стать камазовским: первый блок газифрационирующей установки заработал в год рождения города — 1967-й. А восемь лет спустя здесь действовал целый комплекс. Л. И. Брежнев в приветствии коллективу «Нижнекамскнефтехима» отмечал: «За счет совершенствования технологических процессов в рекордные сроки перекрыты проектные показатели введенных в действие производств и в 1,5—2,5 раза увеличены их мощности при значительном повышении качества. Нижнекамский комбинат превратился ныне в одно из крупнейших предприятий отрасли с полным циклом переработки нефтяного сырья». В 26 стран мира идет продукция 19 заводов объединения «Нижнекамскнефтехим». Выпускаемый здесь каучук стал прекрасным сырьем для другого производства, развернутого по соседству с «Нефтехимом», — шинного. Без малого десять лет действует завод массовых шин, а в 1978-м вступил в строй еще более мощный — грузовых шин, основная продукция которого — «обувь» для КамАЗов. Вот и еще одна немаловажная черта, роднящая Челны и Нижнекамск.

Мы успели увидеть только завод грузовых шин. Мнения совпали: богатырь, красавец! Конечно, изготовление шин и здесь не обходится без трудоемких, а порой тяжелых процессов. Такова, например, сборка. С тем большей гордостью показывали нам линии вулканизации: 64 агрегата выпускают более тысячи покрышек в сутки, а обслуживают их всего три оператора. Подобных линий действует уже десять.

Сегодня в объединении освоено пятнадцать типоразмеров покрышек. К концу пятилетки, когда производство развернется на полную мощность, каждая седьмая шина в стране будет с нижнекамской маркой.

Осуществление столь масштабных, сложных, дерзких проектов, как нефтехимические гиганты Нижнекамска, — дело для молодых рук и умов. И не диво, что большинство жителей города (а их уже свыше 130 тысяч) — комсомольского возраста: «среднему» нижекамцу — чуть больше 26 лет. Возможности для творческого роста, деловой карьеры здесь широчайшие. Один из убедительных примеров — судьба Владимира Генриховича Меркеля. Начал трудовой путь рабочим. Не искал дела полегче, смело брал на плечи растущий груз ответственности. И, конечно, учился. В 30 лет стал заместителем генерального директора «Нижнекамскины».

Сегодня 32-летний коммунист руководит заводом грузовых шин.

День, проведенный в Нижнекамске, дал нам немало. И участники экспедиции постарались не остаться в долгу у хозяев, с такой охотой представивших нам завод и город: сверх намеченной программы состоялись показательные выступления баггистов. К радости нижекамцев, в них стартовали и местные спортсмены.

Заканчивается вторая неделя экспедиции, но мы словно забыли об усталости. Новизна и богатство впечатлений, радующие встреч — как драгоценные витамины, поддерживающие тонус участников.

Небольшие возвышенности сменяются полями, на которых без усталости трудятся нефтяные насосы-«качалки». Земля Башкирии. Четырмя орденами отмечены успехи республики в развитии нефтедобычи, обрабатывающей промышленности, в подъеме сельского хозяйства.

Мы уже были наслышаны и о делах здешних досафовцев. Активно развивают они военно-прикладные и технические виды спорта, в том числе автомобильный и мотоциклетный. Как не вспомнить снова имена Фариды Шайну-

рова, Игоря Плеханова, Габдрахмана Кадырова и других мастеров ледового спидвея. Знали мы, что в республике успешно справляются с заданиями по подготовке молодежи к воинской службе, обучению специалистов. В числе передовых коллективов ДОСААФ немало автошкол, и одна из лучших — в городе Октябрьском, где начинается наше знакомство с Башкирией.

Путь в город лежит по мосту через реку Ик. Его называют здесь самым длинным в мире: переезд с одного конца на другой занимает целых два часа. Но не размер моста тому причиной — просто он переброшен из одного часового пояса в другой. А вот приземистые параллелепипеды зданий, для описания которых традиционно служит формула «бетон плюс стекло»: завод «Автоприбор». Он тоже детище 70-х. В 1973-м здесь стали собирать шинные манометры. И поныне заводчане считают своими старшими братьями рижан с «Автоэлектрприбора». На берегах Даугавы получили специальность первые 400 рабочих из Октябрьского. За десять лет на новом заводе выросло немало своих мастеров, передовиков производства. Нам с гордостью рассказывали о бригаде

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ

Весомый вклад в решение Продовольственной программы вносят автомобилисты Украины, одной из главных житниц страны. Более тысячи уборочно-транспортных отрядов, бригад и звеньев действовали в республике в минувшую страду. Все автомобили и прицепы заблаговременно были рационально распределены по областям и прошли специальную подготовку. Большинство водителей работало по методу бригадного подряда, а единое диспетчерское руководство всем транспортом, привлеченным на уборку, осуществлялось из центра управления перевозками. По опыту иппатовских хлебоборобов более чем на 250 приемных пунктах сдача зерна осуществлялась по часовым графикам, разработанным с помощью ЗЕМ.

Особенно четко провели кампанию коллективы крымского, запорожского, днепротровского, херсонского управлений автомобильного транспорта. Лучшего результата среди водителей добился Иван Михайлович Дочинец из АТП 11077 крымского управления. На ЗИЛ-130 с двумя прицепами он до 20 сентября доставил на элеваторы более 4250 тонн хлеба.

На снимке: рахиянский элеватор (Винницкая область) принимает автомобили с зерном.

Фото А. Гордиевича (ТАСС)



Окончание. Начало — в № 10, 11.

Р. Хазиахметовой, завоевавшей звание лучшей среди коллективов Минавтопрома, о Ф. Вагаповой — делегате XVII съезда профсоюзов.

Начав с нехитрых манометров, здесь научились делать другие приборы, датчики, электродвигатели — более 50 наименований. Среди новинок — предпусковые подогреватели для КамАЗов и мотор-редукторы фарочистителей для «жигулей». Немалое место в производственной программе занимают автотренажеры.

То, что основные потребители продукции «Автоприбора» — ВАЗ и КамАЗ, мы восприняли как закономерность, а узнав, что изделия из Октябрьского поставляются почти 900 предприятиям Союза, да вдобавок и за рубеж, прониклись к заводчанам еще большим уважением.

Мы не стали спрашивать, сколько национальностей значится в паспортах автоприборцев. Возможно, эта цифра не была бы столь впечатляющей, как, скажем, на КамАЗе. Но и там, и здесь одинаков дух многонационального коллектива, доброжелательная, деловая атмосфера, ставшая за 60 лет привычной. Да и может ли быть по-иному в стране, навсегда покончившей с национальной рознью и бесправием, обеспечившей детям всех наций, больших и малых, равные возможности получать образование, профессию, выбирать дело по душе.

Человеческие качества давно стали основным критерием ценности гражданина в Советской стране. Никто из нас не удивлялся, что начальник цеха, рабочий, партийный руководитель, с которыми мы беседовали, — мордвин, башкир

или чуваш. Мы фиксировали на этом внимание лишь для того, чтобы вновь почувствовать самим и дать ощутить читателям историческую дистанцию, отдающую людей, родившихся при Советской власти, от их отцов и дедов.

На трассе у городской черты Октябрьского проведен был мини-турнир по кроссу: трое гонщиков с ВАЗа и трое с «Автоприбора». Три коротких заезда — а впечатлений, словно от большой гонки. Автокросс в Октябрьском только встает на ноги, зато мотоспорт имеет прочные традиции. Местная команда во главе с мастером спорта З. Гафуровым — неоднократный участник и призер многих соревнований по спидвею в высшей лиге. Основа дружины ее ветераны: мастер спорта международного класса Айрат Файзуллин, мастер спорта Флюр Калимуллин, его брат Фарит.

Октябрьский — один из молодых городов Башкирии, получивший этот статус в 1946-м; Белебею, куда лежит теперь наш путь, более двухсот. Чем мог «похвастать» уездный город уфимского наместничества? Церковью, мечетью да пересыльной тюрьмой. В 1912—1913 годах 80% населения (а среди башкир и татар 95%) не знали грамоты. А чем отличалась от здешней жизнь в десятках и сотнях дореволюционных белебеев?

Нефтедобыча, переработка газа, машиностроение определяют облик сегодняшнего индустриального Белебея. Целью нашего приезда был завод «Авто-нормаль» — крупнейшее в Союзе специализированное предприятие по выпуску крепежа и других деталей массового применения.

При слове «нормаль» воображение

рисовало грохочущие токарные полуавтоматы, многометровые прутки шестигранника и характерный запах разогретого масла. Все это есть и в Белебее. Однако технологический профиль завода — изготовление нормалей холодной высадкой. Ее главные преимущества — минимум отходов, высокое качество и большая производительность.

Автоматы выдают в минуту от 40—60 деталей (шаровых пальцев) до 300 (мелкий крепеж). Трудно назвать машиностроительное предприятие, которое по номенклатуре и производительности потягалось бы с заводом нормалей: 1800 наименований, 35 миллионов деталей в сутки на визитной карточке «Авто-нормали». Весомость его продукции видна в таких цифрах: около 30 килограммов нормалей идет на сборку одного «жигуленка», 170 — на каждый КамАЗ.

«Что у нас завтра по плану?» — обрашались мы обычно друг к другу на исходе очередного дня экспедиции. Казалось, не будет конца новым встречам. И вот: «Завтра — Тольятти!» Хотя для большинства участников это означало «дом», «семья», «работа», все же и они слегка огорчились: только-только вошли во вкус...

И вот автомобили, три недели назад начавшие свой путь по дорогам России, возвратились к его началу. Мы, люди разных профессий и характеров, успели привыкнуть и даже привязаться друг к другу, — как говорится, сработались.

Что ж, подошла пора ставить последнюю точку и в нашем повествовании. Напоследок хочется сказать об атмосфере высокой духовности, подлинной культуры, которая так характерна сегодня для бывшего российского захолустья. Одно из свидетельств тому — музеи трудовой славы, созданные на многих предприятиях, в том числе совсем молодых. Первые изготовленные детали, портреты первых ударников, первые награды. Уже сегодня, всего несколько лет спустя, они стали реликвиями. Мы от души благодарны людям, усилиями которых поддерживается связь времен.

Хочется вспомнить добрым словом наших коллег — работников местной прессы, радио, телевидения. Оперативностью, вниманием, энергией они во многом способствовали выполнению задач экспедиции.

Недолгим было наше пребывание на земле Поволжья. Но и за эти дни мы успели ощутить, как напряженно, полнокровно бьется здесь пульс трудовой и духовной жизни. Вернувшись, спешили узнать, как идет уборка на чувашской и марийской ниве, что нового на стройке трансконтинентального газопровода Уренгой—Ужгород. С удовлетворением читали о вводе очередных агрегатов на чебоксарской и ижнекамской ГЭС, радовались премии, завоеванной на международном конкурсе имени Чайковского в Москве 23-летним Владимиром Овчинниковым, уроженцем Белебея.

Отрадны эти новости, веселы успехи, а впереди — новые свершения и перспективы. И всем, кто трудится, чтобы сделать эти перспективы реальностью, можно адресовать здравицу, которой встречает гостей молодой город Нижнекамск: «Слава тем, чей разум и руки куют величие Родины!»

Бригада «За рулем»:
В. АРКУША,
Б. ДЕМЧЕНКО,
В. КНЯЗЕВ

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ

Белорусский автомобильный завод в Жодино — одно из крупнейших в мире предприятий по производству самосвалов особо большой грузоподъемности. Он выпускает 27-, 40-, 75- и 120-тонные машины, в том числе карьерные самосвалы и углевозы, а также одноосные тягачи. Среди задач, стоящих перед его коллективом в ближайшие годы, важнейшая — освоить выпуск новых, высокоэффективных карьерных самосвалов для горнорудной и угольной промышленности.

Одна из таких машин — БелАЗ-7519 грузоподъемностью 110 тонн, и в этом году завод уже изготовил промышленную партию таких самосвалов. Другая модель — БелАЗ-7521, рассчитанный на перевозку 180 тонн, снабженный электрической трансмиссией и гидроневматической подвеской колес. Летом нынешнего года опытные образцы его проходили эксплуатационные испытания на полтавском горнообогатительном комбинате имени 50-летия СССР.

На снимке: идут испытания 180-тонного БелАЗа.

Фото В. Репика (ТАСС)





Оборонное Общество — нынешний ДОСААФ — родилось как детище Октября и начало ведет от Ленинского Всеобуча. Важнейшими условиями укрепления Советской Республики В. И. Ленин считал создание мощной армии, широкое привлечение трудящихся масс к военному строительству. На VII съезде партии в докладе «О войне и мире» Владимир Ильич провозгласил: «Наш лозунг должен быть один — учиться военному делу настоящим образом...»

22 апреля 1918 года ВЦИК принял Декрет о Всеобщем военном обучении трудящихся, сыгравший большую роль в укреплении обороны молодого Советского государства, в создании могучей Красной Армии. Тысячи и тысячи рабочих, беднейших крестьян разных национальностей, прошедшие Всеобуч, героически сражались на фронтах гражданской войны, отстаивая завоевания социалистической революции.

Ленинские идеи о привлечении широких масс к военному строительству, к овладению военным делом наша партия развила в условиях мирного созидания. Люди старшего поколения хорошо помнят Осоавиахим — преемника Всеобуча и предшественника ДОСААФ. К 1941 году он насчитывал 13 миллионов человек. И когда вероломный враг напал на нашу Родину, воспитанники Осоавиахима, идейно и физически закаленные, тренированные, обученные, встали в первые ряды ее защитников. Вклад оборонного Общества в победу над фашизмом был высоко оценен партией и государством. В 1947 году оно было награждено орденом Красного Знамени.

ДОСААФ СССР как единая патристическая организация, охватывающая население всех союзных республик, образовался 20 августа 1951 года, когда слились воедино ДОСАРМ, ДОСАВ и ДОСФЛОТ. Сегодня это — одна из самых массовых общественных организаций в стране, объединяющая свыше 100 миллионов людей. Оборонное Общество выросло, материально окрепло. Приведем всего две цифры: за десятую пятилетку вложено в капитальное строительство свыше 333 миллионов рублей — почти в девять раз больше, чем в 1961—1965 гг.

Неизмеримо выросла техническая оснащенность учебных организаций.

В 1977 году ДОСААФ СССР, успешно проводящий оборонно-массовую работу в сочетании с патристическим, интернациональным воспитанием, награжден орденом Ленина.

К своему IX Всесоюзному съезду, который состоится в середине февраля 1983 года, наш ДОСААФ приходит во всеоружии накопленного опыта. В стране создана широкая сеть автомобильных, технических и объединенных технических школ. В 1982 году для народного хозяйства подготовлено 2100 тысяч специалистов. Только за последние пять лет оборонная организация дала стране 7700 тысяч водителей. За это же время советский спорт пополнился из рядов ДОСААФ 7714 мастерами спорта и 326 мастерами спорта международного класса; подготовлено 22,5 миллиона спортсменов-разрядников.

Опыт передовых досаафовских коллективов во всех братских республиках регулярно освещается в журнале. На этих страницах предлагаем короткие выступления руководителей пяти республиканских организаций — Украины, Узбекистана, Казахстана, Азербайджана и Эстонии.

ГОТОВНОСТЬ К ЗАЩИТЕ РОДИНЫ

М. УХАНОВ,
заместитель председателя
ЦК ДОСААФ Украинской ССР

Наше государство приходит к своему историческому юбилею в расцвете сил, на волне мощного всенародного патристического подъема. И вместе со всеми республиками Советская Украина рапортует многонациональной Родине о новых трудовых свершениях и победах.

Мы, досаафовцы Украины, тоже в эти дни подводим итоги сделанного. Пятьдесят пять лет назад был создан у нас в республике Осоавиахим — предшественник нынешнего ДОСААФ. А уже к 1934 году на Украине насчитывалось 2180 тысяч оосавиахимовцев, объединенных в 21773 ячейках. В это время здесь родился знаменитый почин «Каждому комсомольцу — минимум военно-технических знаний», подхваченный по всей стране. В августе 1939 года трактористы куликовской МТС выступили с новой инициативой — создать в каждой МТС, каждом совхозе и каждой тракторной бригаде танковые экипажи запаса. И началось массовое движение за овладение искусством вождения гусеничных машин, столь необходимое защитникам Родины.

Накануне войны отряд оосавиахимовцев Украины составлял три миллиона человек. И когда враг напал на нашу Родину, сотни тысяч патристов, воспитанников оборонного Общества, добровольно пошли на фронт, чтобы выполнить сыновний долг.

Сегодня неизмеримо выросла и окрепла досаафовская организация Украины, перенявшая лучшие черты Осоавиахима. Только за последние два года в республике введен 131 объект капитального строительства. И в том числе — одна автошкола, шесть Домов во-

енно-технического обучения, четыре здания СТК, два общежития, двадцать один гараж с оборудованием, одиннадцать пунктов технического обслуживания. Классы наших школ располагают всем необходимым для успешного обучения водителей. Абсолютно всюду киноаппаратура, электрифицированные стенды, технические средства обучения. Их автодромы отвечают самым строгим требованиям комиссий: 62% получили оценку «отлично» и 19% — «хорошо».

В авангарде соревнующихся учебных организаций идут житомирская, днепропетровская, артемовская, ровенская, луганская, ждановская, евпаторийская автомобильные школы, харьковская, симферопольская и белоцерковская объединенные технические и донецкая, токмацкая и павлоградская технические школы. На передовиков равняются остальные. И это позволило нам пересмотреть взятые ранее высокие обязательства подготовить для народного хозяйства 434 тысячи специалистов, в том числе 6840 механизаторов для сельского хозяйства. Мы рассчитываем, что и они будут перевыполнены.

А. ХОДЖИБАЕВ,
председатель ЦК ДОСААФ
Узбекской ССР

Включившись во Всесоюзное социалистическое соревнование в честь 60-летия образования СССР, стремясь достойно встретить IX съезд оборонного Общества, досаафовцы Узбекистана наметили для себя высокие рубежи.

Так, мы решили к концу 1982 года добиться, чтобы в 98,2% всех трудовых и учебных коллективов были созданы первичные организации ДОСААФ, чтобы 99,9% комсомольцев республики стали членами Общества, а охват членством

в ДОСААФ составил по республике в целом не менее 96,4% всего взрослого населения и учащейся молодежи.

Годовой план подготовки специалистов для народного хозяйства мы намерены выполнить на 120%. Эти проценты складываются в основном в результате роста подготовки по чисто механизаторским специальностям: трактористов, комбайнеров, машинистов хлопкоуборочных машин. Это — вклад ДОСААФ республики в выполнение Продоветственной программы.

Одновременно с расширением масштабов хотим существенно поднять качество обучения, добиться при сдаче экзаменов не менее 71% отличных оценок и 25% — хороших.

Понятно, что такие напряженные обязательства можно было взять, лишь создав реальные предпосылки для их выполнения. И тут за минувшую пятилетку, и особенно за два последних года, сделано немало. Построены новые СТК в Ташкенте и в Бухарской области, созданы и реконструированы автодромы в андижанской, самаркандской и бухарской объединенных технических школах, ферганской, келесской и каттакурганской автомобильных. Особое внимание обращено на оснащение автодромов средствами сигнализации, введение неожиданных появляющихся препятствий.

Мы прекрасно понимаем, что люди, которых нам доверяют обучать, должны усвоить и предметные уроки интернационального воспитания. Ибо человек, получивший в руки оружие, боевую технику, обязан не только мастерски владеть тем и другим, но и быть политически грамотным, хорошо понимать, кого и что ему придется защищать в годину опасности. А потому в школах и клубах проводятся систематические встречи с

воинами, с участниками войны, героями труда и сражений. Активная связь поддерживается с республиканским обществом «Знание».

В наших школах введено повсеместное, в сетке расписания, изучение русского языка по 50-часовой программе — потому что без прочного знания этого, поистине общенародного языка нашим питомцам трудно было бы в совершенстве овладеть профессией, быстро включиться в ритм воинской службы.

Узбекская республиканская организация ДОСААФ находится на подъеме. Мы ни на минуту не сомневаемся, что взятые обязательства будут выполнены.

**Б. БАЙТАСОВ,
председатель ЦК ДОСААФ
Казахской ССР**

Оборонная организация в каждой союзной республике имеет, конечно, свою историю, свои памятные вехи. В военные годы Казахстан отдал фронту 1200 тысяч человек, в том числе две трети своих коммунистов. Многие из них прошли школу Осоавиахима. Яркой страницей стало для нас начало освоения целины. Можно без преувеличения сказать, что именно тогда ДОСААФ в Казахстане родился вторично. И уже в 1958 году республиканская организация рапортовала IV съезду ДОСААФ СССР

о том, что подготовлено 110 тысяч специалистов — водителей, трактористов, комбайнеров.

С тех пор она все время на марше. Только за последние два года мы открыли 17 спортивно-технических клубов — в основном в сельских, истинно целинных областях — Кокчетавской, Тургайской, Карагандинской, Джамбулской и других. Сегодня мы имеем уже 12 общежитий, в которых можем устроить курсантов, приходящих на обучение из отдаленных сел.

Если попробуем оценить нашу материально-техническую базу, то один лишь количественный, далеко не полный перечень может сказать о многом: больше 70 автодромов, около 40 тренажерных классов, сотни кино- и диапроекторов, магнитофонов, десятки сотен электрифицированных стендов и многое, многое другое.

Только в нынешнем году, идя на встречу юбилею, досаафовцы республики взяли высокие обязательства: обучить не менее 81 500 водителей и 2000 механизаторов для народного хозяйства.

Приближающийся IX Всесоюзный съезд ДОСААФ лучшие коллективы стремятся отметить еще одним достижением: не допустить в этом году ни одного дорожно-транспортного происшествия. Такой опыт у нас есть: Кызыл-Ординская, Актюбинская, Семипалатин-

ская и ряд других областей давно доказали, что ездить и обучать без ДТП нам вполне по силам. Сделать их опыт достоянием других — на это нацелены теперь наши усилия.

Оборонная организация Казахстана встречает общенародный юбилей и съезд ДОСААФ СССР полной энтузиазма, с горячим желанием сделать как можно больше для любимой Родины.

**И. АХМЕДОВ,
председатель ЦК ДОСААФ
Азербайджанской ССР**

Сегодня ДОСААФ в Азербайджане — это свыше 8 тысяч первичных организаций, объединяющих 94,7% взрослого населения, это 212 с лишним тысяч технических специалистов, подготовленных для народного хозяйства только в нынешнем году; это 44 спортивно-технических клуба, 32 вида технического и военно-прикладного спорта, которым занимается свыше 800 тысяч человек.

На XXX съезде Компартии Азербайджана кандидат в члены Политбюро ЦК КПСС, первый секретарь ЦК КП республики Г. А. Алиев отметил: «Нами накоплен немалый опыт военно-патриотического воспитания, усилена пропаганда боевых традиций советского народа, трудящихся республики. Активизировал свою работу ДОСААФ Азербайджанской ССР...» Эта высокая оценка придает нам новые силы. Но она и ко многому обязывает. Стремясь оправдать доверие партии и народа, досаафовская организация последовательно расширяет сферу деятельности, совершенствует материальную базу.

Строятся новые здания школ и Домов военно-технического обучения в Кировабаде и Сумгаите, Сабиррабаде, Хачмазе, Али-Байрамлы, осваивается, обживается такой дом в Ленкорани; реконструируются автодромы в Баку и поселке Гюздек; оснащаются новым оборудованием сотни классов. А все это находит отражение в результатах: в 1981 году качество обучения было оценено комиссией на «хорошо»; в нынешнем — еще одной автошколе, нахичеванской, присвоено звание образцовой.

В нашей республике плечом к плечу живут и трудятся представители более чем ста национальностей. Работе по интернациональному воспитанию членов ДОСААФ мы всегда придавали и придаем самое серьезное значение. В ней используются просмотры кинофильмов и встречи с интересными людьми, семинары и беседы, лекции и научно-практические конференции, следопытская деятельность и шефство над ветеранами, инвалидами войны. Только за последние годы при непосредственном участии досаафовцев установлено 435 памятников и обелисков, открыто около 3 тысяч музеев и комнат боевой и трудовой славы.

Встреча юбилей Страны Советов и IX съезд оборонного Общества, досаафовцы Азербайджана полны решимости умножить усилия для достижения наивысших результатов в своей деятельности, направленной на укрепление обороноспособности страны.

**А. ПАЛЛАСЕ,
председатель ЦК ДОСААФ
Эстонской ССР**

Эстония — одна из самых младших в дружной семье советских республик. Только в 1940 году пришла свобода на

ВСТРЕЧА ЮБИЛЕЙ

К знаменательной дате с хорошими показателями приходит оборонная организация Литовской ССР, в рядах которой сейчас 1380 тысяч человек — 88,2% от взрослого населения и учащейся молодежи.

Большую работу ведут учебные и учебно-спортивные организации ДОСААФ Литвы, готовя специалистов для армии и народного хозяйства. Ежегодно здесь получают профессию десятки тысяч водителей, трактористов, комбайнеров.

В числе передовых учебных организаций из года в год называется каунасская образцовая автомобильная школа. Три года подряд она награждалась переходящим Красным знаменем Военного совета Крисиознаменного Прибалтийского военного округа. Теперь это знамя оставлено ей на вечное хранение.

Второй год подряд коллектив награждается и переходящим Красным знаменем ЦК ДОСААФ Литовской ССР. Минувшее полугодие отмечено столь же успешной работой: школа заняла первое место в республике. Только в 1981 году каунасская автомобильная выпустила 2689 специалистов для народного хозяйства, в том числе 220 мотоциклистов и 1764 водителя транспортных средств категории «В». О высоком качестве обучения свидетельствуют 100-процентная сдача экзаменов с первого раза (контингент для армии) и высокий средний балл успеваемости — 4,69. В группах для народного хозяйства эти показатели составляют 96% и 4,4 балла.

На снимке: колонна автомобилей каунасской образцовой автомобильной школы ДОСААФ отправилась в 100-километровый марш.

Фото В. Князева



нашу землю. Минул всего год — и вероломное нападение фашистской Германии снова прервало мирное развитие республики. Ущерб, нанесенный Эстонии войной, исчислялся чудовищной цифрой — 16 миллиардов рублей. Путь, пройденный Советской Эстонией за послевоенное время, лучше, однако, измерять не годами, а успехами ее в социалистическом строительстве. И в этих успехах есть доля, которую внесли члены Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, одной из массовых общественных организаций республики.

Сегодня каждый третий водитель, работающий в народном хозяйстве Эстонии, — выпускник школы или курсов ДОСААФ. Каждый призывник, идущий в армию с водительскими правами, — воспитанник учебной организации оборонного Общества.

Сейчас ДОСААФ в Эстонии переживает момент нового, существенного обновления материальной базы. Недавно в Выру сданы в эксплуатацию ремонтные мастерские, контрольно-технический пункт и помещения для учебных классов технической школы. Начато строительство учебного комплекса кохтла-ярвской автошколы, а для таллинской — утвержден новый проект комплекса сметной стоимостью 1,4 миллиона рублей. В Пярну сооружен современный автодром, и в будущем году начнется строительство общежития. Все это, конечно, поможет поднять качество обучения, улучшить воспитательную работу.

Мы придаем особое значение вопросам патриотического, интернационального воспитания. Планируются и проводятся встречи с ветеранами Великой Отечественной войны, с воинами армии и флота. Так, в таллинской автомобильной школе курсанты каждого потока посещают музеи и памятные места. Нынешней весной курсанты другой автошколы встречались с ветеранами дважды Краснознаменной Новороссийской авиационной дивизии, собравшимися на свой слет. Хотелось бы отметить вклад, который вносит в дело воспитания заместитель начальника вырусской технической школы по учебно-воспитательной работе ветеран Великой Отечественной войны Эдуард Янович Пооме. Медалью «За трудовую доблесть» отмечены в 1981 году успехи в учебной и воспитательной работе бывшего преподавателя этой же школы, ныне мастера практического обучения Леопольда Эдуардовича Карула.

Укрепляются наши интернациональные связи. В декабре прошлого и в марте нынешнего года делегация активистов оборонного Общества из Сольнокской области ВНР встречалась с курсантами таллинских учебных организаций. Делегация ДОСААФ Эстонии в июле этого года побывала в Венгрии, где ознакомилась с подготовкой молодежи к службе в армии. Такие встречи взаимно обогащают нас, служат общему делу укрепления братской дружбы между народами.

Юбилей страны — наш общий праздник и строгий экзамен. И нашим подарком к этому всенародному торжеству и к предстоящему IX Всесоюзному съезду ДОСААФ станет еще более упорный труд на благо Родины.

СЛЕТ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Четыре дня на древней земле Армении горел огонь X Всесоюзного слета победителей похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы Коммунистической партии и советского народа. Четыре дня жители Еревана и гости армянской столицы были участниками и свидетелями незабываемого праздника молодости, верной славным традициям отцов и дедов, памяти павших героев.

Более тысячи юношей и девушек, делегатов слета от всех союзных республик, многих краев и областей страны, представителей армейского и флотского комсомола, день за днем демонстрировали свою верность коммунистическим идеалам, заветам великого Ленина, готовность встать по примеру старших поколений на защиту Родины. На ереванском стадионе «Раздан» состоялось яркое театрализованное представление «Мы твои, революция, дети!» Центральным событием второго дня работы слета стала научно-практическая конференция «Воспитание на традициях: история, опыт, перспективы развития», а вслед за ней состоялись заседания по секциям: в героико-патриотических клубах «Красная гвоздика», «Подвиг», «Прометей», участники которых прошли по 12 маршрутам туристических походов. Вечером того же дня делегаты и гости слета стали участниками незабываемого митинга-реквиема «Память. Сердце. Дружба. Мир» в парке Победы.

Все мероприятия, входившие в программу слета, невозможно даже перечислить. В ней были встречи с тружениками промышленных предприятий и сельского хозяйства, показательные выступления спортсменов ДОСААФ и военные учения, соревнования по преодолению туристической полосы препятствий и знакомство с жизнью воинов-пограничников.

В один из дней участникам слета и самим пришлось показать умение пользоваться противоголозом и стрелять, метать гранату и оказывать медицинскую помощь, устанавливать радиосвязь и ориентироваться на местности.

Подлинным апофеозом стал день закрытия слета. По площади Ленина идут и идут колонны. Колышутся над ними яркие кумачовые полотнища, реют спортивные флаги, проплывают овеянные славой боевые знамена. В едином строю с комсомольцами — ветераны войны, рядом с воинами — курсанты автошкол ДОСААФ, за боевыми машинами — учебные грузовики со спортивной техникой. Над площадью звучат слова «Каким героям вы хотите подражать?» — и в ответ колонны скандируют имена самых достойных сынов и дочерей Родины, чьи подвиги навеки вписаны в ее историю. «Какие песни вы поете?» — обращаются к молодежи представители старших поколений. И в ответ тысячеголос звучат песни о Магнитке и строителях Комсомольска-на-Амуре, о героях гражданской и Отечественной, о комсомольцах, осваивавших целину и строящих БАМ, о тех, кто прокладывает звездные трассы.

И как торжественный наказ, как завет — слова, обращенные к юности: «Ветераны Коммунистической партии и Ленинского комсомола, войны и труда уверены, что вы с честью пронесете через всю жизнь знамя мира и коммунизма и передадите его грядущим поколениям в крепкие, сильные и надежные руки!»

г. Ереван

Д. ЛУГОВЬЕР,
спецкор «За рулем»

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕИ

На снимке: по площади Ленина идут спортивные и учебные машины оборонных организаций Армении. Им было предоставлено право открыть военно-спортивный праздник ДОСААФ, входивший составной частью в программу X Всесоюзного слета.

Фото автора



Шестьдесят лет назад, в 1922 году наша промышленность построила первые пять легковых автомобилей. Машина «Промбронь» № 1 была вручена Михаилу Ивановичу Калинин. На торжественной церемонии всесоюзный староста сказал: «...одна ласточка весны не делает, и потому 1-й выпущенный автомобиль должен явиться лишь звеном огромной цепи».

Сегодня, вспоминая эти слова, мы отчетливо представляем себе масштабы «огромной цепи» — 36 миллионов автомобилей с маркой «Сделано в СССР».

В 1922 году Центральное управление государственных автомобильных заводов объединяло пять предприятий: АМО, бывшую автомобильно-экипажную фабрику П. Ильина в Москве, «Промбронь» в Филах, бывшие заводы «В. А. Лебедев» в Ярославле и «Русский Рено» в Рыбинске. Самое большое из них, АМО, с 500 станками и 939 рабочими занималось ремонтом автомобилей. Вместе с предприятиями в Ярославле и Рыбинске оно ремонтировало примерно по 100—110 машин в год. На бывшей фабрике Ильина делали одноосные тракторы-моторы с мотором мощностью 8 л. с. И лишь «Промбронь» приступил к выпуску автомобилей. Как раз в конце 1922 года он и построил те первые пять

советских легковых машин, о которых говорил М. И. Калинин.

Ныне, шестьдесят лет спустя, советская автомобильная промышленность располагает тридцатью современными предприятиями, выпускающими комплектные автомобили более чем 300 моделей и модификаций. Среди них один из крупнейших в мире комплексов по производству грузовиков — КамАЗ и Волжский автомобильный завод имени 50-летия СССР, выпускающий свыше 700 тысяч легковых машин в год. Действуют автомобильные заводы в Москве, в городах Российской Федерации — Горьком, Ижевске, Кургане, Ликино-Дулево, Миассе, Мытищах, Павлове-на-Оке, Саранске, Ульяновске, Чите, Энгельсе, на Украине — в Запорожье, Кременчуге, Львове, Луцке, в Белоруссии — в Жодино, Минске, Могилеве, в Латвии (Рига), Грузии (Кутаиси), Армении (Ереван), Киргизии (Фрунзе), Азербайджане (Баку).

О масштабах советского автомобилестроения красноречиво свидетельствует годовой выпуск машин. В 1981 году с конвейеров наших заводов сошло 2197 тысяч автомобилей, в том числе 1324 тысячи легковых, 786,6 тысячи грузовых автомобилей, универсальных и специализированных, 86,9 тысячи автобусов, а также 1100 тысяч мотоциклов и мотороллеров. Советский Союз по производству автомобилей в целом занимает одно из ведущих мест в мире; в частности по автобусам — первое, по мотоциклам — второе, по грузовикам — третье, а по легковым автомобилям — шестое. Советские автомобили экспортируются более чем в сто стран мира.

КамАЗы

Всякий раз, когда я встречаю на дороге грузовик КамАЗ, испытываю двойственное чувство. Он кажется, с одной стороны, обыденным явлением — в нынешнем году с конвейера уже сошла трехсоттысячная машина. Но с другой стороны, все еще представляется чудом — тринадцать лет назад на месте, где сейчас завод, расстилалась степь. Тогда сюда, на берега Камы, в окрестности небольшого городка Набережные Челны съехались десятки тысяч строителей — возводить новый завод по производству тяжелых дизельных грузовиков. Здесь трудились люди 60 национальностей и народностей нашей Родины, в энтузиазме, энергии, настойчивости которых нашел выражение советский характер.

Леонид Ильич Брежнев в своем обращении к строителям, монтажникам, эксплуатационникам, ко всем коллективам, принимавшим участие в строительстве КамАЗа, назвал его сооружение подвигом советского народа. И родившаяся в те годы крылатая фраза «КамАЗ строит вся страна» заключала в себе суть его многонационального единства.

Комплекс завода на Каме воплотил в себе все новые, передовые черты современного машиностроения: небывало высокий уровень концентрации производства, широкую автоматизацию технологии, углубленную специализацию в сочетании с разветвленным внешним кооперированием. Строчки, которые вы только что прочли, могут показаться на первый взгляд будничными и общими. Чтобы раскрыть величие (не побоюсь такого определения) скрытого за ними смысла, нужна не статья, а книга. Поэтому ограничусь несколькими примерами.

Оценивая в совокупности возможности промышленного предприятия, экономисты пользуются таким понятием, как основные фонды производства. У КамАЗа по стоимости в рублях они больше, чем у признанных гигантов отечественного автомобилестроения — ЗИЛа, ГАЗа, ВАЗа. А об уровне насыщения КамАЗа техникой можно судить по такому показателю: доля машин и оборудования в основных фондах производства у него составляет 65%. Для сравнения напомним, что обычно на наших машиностроительных предприятиях она колеблется в пределах 50—60%.

В эпоху научно-технической революции термин «автоматизация» стал повседневным. И мы у себя в объединении уже привыкли к тому, что основную долю в технологическом оборудовании составляют автоматические линии. А конкретно — в автоматическом режиме КамАЗ изготавливает 90% отливок (по массе), 40% поковок и практически все основные детали в агрегатном и дизельном производстве.

На заводах объединения сейчас действует свыше 800 поточных, автоматиче-

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ



Вступила в строй первая очередь производственного объединения «Чимкентшина» (Казахская ССР). Оно будет выпускать «обувь» для грузовых и легковых автомобилей, сельскохозяйственных и дорожных машин. Уже освоено производство покрышек с металлокордом модели ИИ-142Б для грузовых автомобилей и модели МИ-166 — для легковых. Впервые в стране начат массовый выпуск сверхнизкопрофильной шины с металлокордом ИЛ-220 для новой «Волги» (ГАЗ-3102). Изготавливаются покрышки для тракторов и прицепов, а на очереди — для перспективной модели зерноуборочного комбайна «Дон-1500». К концу пятилетки объединение «Чимкентшина», оснащенное согласно последнему слову техники, станет одним из крупнейших в стране по своему профилю.

На снимке: шины с чимкентской маркой готовы к отправке потребителям.

Фото А. Идрисова (ТАСС)

СТРОИТ ВСЯ СТРАНА



В. ФАУСТОВ,
заместитель министра —
генеральный директор Камского
объединения по производству
большегрузных автомобилей [КамАЗ]

ских и полуавтоматических линий. Физический труд человека на них заменен работой более чем 1000 манипуляторов и нескольких десятков промышленных роботов. Ими управляют компьютеры. По уровню автоматизации и комплексной механизации производства, а у нас это — изготовление большегрузных дизельных грузовиков — КамАЗ занимает одно из самых высоких мест в стране.

Автоматические линии, оборудование, компьютеры, инструмент, сложнейшая электроника — все это творение советских людей, представителей разных союзных республик. И сегодня, в год 60-летия образования СССР, мы с полным правом можем сказать: КамАЗ строит вся страна. Да, их строит вся страна, так же как и КамАЗы работают во всей стране.

Уже в начале одиннадцатой пятилетки здесь, в Набережных Челнах, введены в строй производственные мощности по выпуску 150 тысяч дизельных грузовиков в год. По общей грузоподъемности они не уступят всем автомобилям, произведенным отечественными заводами в 1970 году. О значении, о роли этих машин в народном хозяйстве можно судить по тому самому свежему факту, что при уборке урожая свыше 100 тысяч КамАЗов перевозили зерно и другую массовую сельскохозяйственную продукцию.

Формула «КамАЗы строит вся страна» отражает требования современного массового производства, с его сложной по объемам и номенклатуре системой кооперации, характерной для нашей развитой, социалистической экономики. Достаточно сказать, что мы получаем по кооперации комплектующие детали и узлы более чем 2400 наименований. Сегодня 133 завода-смежника из семи союзных республик являются нашими постоянными поставщиками (на приведенной здесь схеме представлены важнейшие из них). Кроме того, свыше 230 предприятий министерств черной и цветной металлургии поставляют объединению прокат, сырье, заготовки. Отмечу, что ввод в строй КамАЗа потребовал серьезной реконструкции и расширения 40 с лишним заводов и строительства 30 новых предприятий. Среди них нефтекамский завод автосамосвалов, красноярский завод автоприцепов, ярославский завод дизельной аппаратуры, костромской завод «Мотордеталь».

Сегодня, отмечая 60-летие образования Союза Советских Социалистических Республик, есть все основания сказать, что сооружение такого промышленного гиганта, каким является КамАЗ, развертывание выпуска автомобилей укрепило дружеские связи десятков, сотен многонациональных трудовых коллективов, принимающих участие в производстве продукции, нужной всем союзным республикам.

РСФСР

Москва
подшипники

Ленинград
аккумуляторы

Балаково
резинотехнические изделия

Белебей
нормали

Бор
стекла

Владимир
контрольные приборы

Волжский
резинотехнические изделия

Дзержинск
пластмассовые изделия

Димитровград
кузовная арматура

Казань
войлочные изделия

Кострома
поршни и гильзы цилиндров

Куйбышев
генераторы, подшипники

Ливны
фильтры

Мичуринск
водяные насосы

Нижнекамск
шины

Новосибирск
шоферский инструмент

Октябрьский
контрольные приборы

Омск
шины

Подольск
аккумуляторы

Прокопьевск
подшипники

Рославль
тормозная аппаратура

Ростов-на-Дону
подшипники

Саратов
подшипники

Ставрополь
стеклоочистители

Ступино
пластмассовые изделия

Сызрань
пластмассовые изделия

Тольятти
стартеры

Узловая
пластмассовые изделия

Шадринск
радиаторы

Ярославль
топливная аппаратура

Украинская ССР

Киев
матрацы спальных мест

Синельниково
рессоры

Белорусская ССР

Минск
подшипники

Бобруйск
резинотехнические изделия

Борисов
гидроусилитель руля

Гродно
амортизаторы

Казахская ССР

Талды-Курган
аккумуляторы

Литовская ССР

Паневежис
компрессоры

Латвийская ССР

Рига
контрольные приборы

Эстонская ССР

Таллин
ремни безопасности

ОСНОВНЫЕ ПОСТАВЩИКИ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ИЗДЕЛИЙ ДЛЯ КамАЗа

Среди неотложных хозяйственных задач, вставших перед молодой Республикой Советов, была ликвидация бездорожья — одного из тяжких наследий царизма. Уже в 1928 году Совет Труда и Оборона утвердил план, который в то время так и называли «дорожная пятилетка». В результате его реализации построено 101,6 тысячи километров дорог, из них 12,5 тысячи с твердым покрытием.

Таким было начало. Дальше темпы строительства росли. За годы второй пятилетки введено 48 тысяч километров дорог с твердым покрытием, а за три предвоенных года — еще 30 тысяч. Открылось движение на таких важных магистралях, как Амуро-Якутская протяженностью 869 километров, Чуйский тракт — 598 километров, Усинский тракт — 345 километров. Построены

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ

В Таджикистане, где до образования СССР не было ни одной автомобильной трассы, в советское время широко развернулось дорожное строительство. Более половины территории республики лежит выше 3000 метров над уровнем моря, и дорожникам приходится работать в трудных условиях. Просадочные грунты и скалы, глубокие ущелья и оползни ставят перед ними сложные задачи. Решаются они успешно. Показательно строительство в минувшей пятилетке автомобильной дороги Курган-Тюбе — Дангара. Она имеет на всем протяжении твердое покрытие, оборудована необходимой информацией, ограждениями опасных участков, остановочными площадками и павильонами. Такие автомагистрали и определяют сегодня лицо дорожной сети Таджикской ССР.

На снимке: реконструкция автомобильной дороги из Нурека в Пастакан, где на Вахше возводится Байпазинская ГЭС.

Фото Р. Нетелева (ТАСС)



Черноморское шоссе, Крымско-Южнобережное шоссе, подходы к Москве, Ленинграду, Киеву и другим крупным городам. Накануне Великой Отечественной войны сдана в эксплуатацию магистраль Москва — Минск.

Несмотря на урон, нанесенный дорожному делу войной, к 60-м годам дорожная сеть страны составляла 1365,6 тысячи километров, из которых с твердым покрытием было 270,8 тысячи, а с усовершенствованным — 77,1 тысячи. В 1958 году Президиум Верховного Совета СССР принял Указ «Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог». За последующие 20 лет общая протяженность дорог с твердым покрытием увеличилась на 530 тысяч километров, а с усовершенствованными типами покрытий — на 313 тысяч. К этому времени относятся завершение таких магистралей, как Куйбышев—Уфа—Челябинск, Большое Ставропольское кольцо, Москва — Воронеж — Шахты, Москва — Калуга — Брянск — Севск, Москва —

Волгоград — Астрахань, Рогачев — Каликовичи — Пинск, Павлодар — Семипалатинск, Новосибирск — Барнаул, Алма-Ата — Караганда, Иркутск — Чита.

На начало 1981 года общая протяженность дорог СССР превысила 1,5 миллиона километров и более половины их — с твердым покрытием. Неизменно изменилось дорожное хозяйство братских республик. Сегодня все они не только связаны между собой автотрассами, но и имеют собственную развитую дорожную сеть.

Два года назад ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О мерах по улучшению строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог в стране», которым намечена задача к 1990 году завершить создание опорной сети автомобильных дорог, связать ими все крупные населенные пункты, областные и районные центры.

«За рулем» постоянно публикует материалы из разных республик. На этих страницах выступают руководители министерств, ведающих дорожным хозяйством в Белоруссии, Грузии, Литве, Таджикистане.

В. ШАРАПОВ,
министр строительства и эксплуатации автомобильных дорог
Белорусской ССР

До Октября в Белоруссии насчитывалось немногим более 2 тысяч километров щебеночных шоссе да булыжных мостовых. Остальные дороги попросту были протоптаны людьми и лошадьми. Даже губернский Минск не имел подъездов с твердым покрытием.

Настоящий размах дорожное строительство у нас получило с образованием СССР. Уже в первой пятилетке создаются дорожно-строительные управления, республиканский дорожно-строительный трест, Главдортранс. В короткие сроки были проложены автомобильные дороги Минск—Могилев, Минск—Слуцк, Минск—Бобруйск, Витебск—Полоцк, Гомель—Калинковичи, Речица—Хойники и ряд других. Надежные мосты соединили берега Сожа, Припяти, Бerezины, Западной Двины, Днепра. В следующем пятилетии началось строительство дорог с усовершенствованными покрытиями, в том числе автомагистралей Москва—Минск—Брест. К 1941 году республика располагала 12 550 километрами дорог с твердым покрытием.

Отгремела Великая Отечественная война. Вместе со всей страной Белоруссия приступила к восстановлению разрушенного войной хозяйства, в том числе и дорожного. Уже к 1957 году протяженность дорог с твердым покрытием превысила довоенный уровень — достигла 13 489 километров.

Особенно значительным ростом отмечены 70-е годы. Прочный фундамент для него был заложен в девятой пятилетке — сооружены предприятия нерудных материалов, организованы 35 производственных баз и комбинатов. Это позволило ввести в эксплуатацию еще 2108 километров дорог с твердым покрытием, из них 1308 с усовершенствованным, построить около 9000 погонных метров мостов, капитально отремонтировать 1376 километров магистралей общегосударственного и республиканского значения и 7495 — местных дорог.

Серьезные задачи стояли перед дорожниками Белоруссии в десятой пятилетке. Прежде всего — повысить качество и тем-

пы строительства и капитального ремонта дорог и мостов, осуществить многие мероприятия в области безопасности движения, по внедрению современных научно-технических достижений, прогрессивных конструкций и материалов. За пятилетку введено в эксплуатацию 3107 километров дорог с твердым покрытием, 6955 погонных метров мостов. В числе наиболее важных объектов надо назвать магистрали Москва—Минск—Брест, Минск—Бобруйск — Коростень, Минск — Гродно, обходы Гомеля, Бобруйска, Могилева, Верхнедвинска. За всем этим — самоотверженный труд коллектива дорожников, действенность массового социалистического соревнования.

Новые, сложные задачи решают белорусские дорожники в нынешней пятилетке. Намечено построить 1987 километров дорог и капитально отремонтировать 9 тысяч. В Миндорстрое БССР разработана целевая комплексная программа по выполнению решений XXVI съезда КПСС и XXIX съезда Компартии Белоруссии, постановлений ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по улучшению строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог в стране» и ЦК КПБ и Совета Министров БССР «О мерах по улучшению строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог в республике». Предусмотрено максимальное использование производственных мощностей дорожных организаций для строительства местных дорог, что будет способствовать реализации Продовольственной программы СССР. Поставлена также задача полностью ликвидировать грунтовые дороги, которых у нас еще около 11%.

Ширится дорожная сеть республики. Сегодня ее протяженность составляет уже 73 820 километров. Встречая 60-летие образования СССР, дорожники Белоруссии настойчиво работают над достижением высоких конечных результатов, успешным выполнением намеченных планов и социалистических обязательств.

У ДОРОЖНОЙ КАРТЫ СТРАНЫ



Первые после революции автомобильные гонки состоялись в 1922 году, шестьдесят лет назад. А еще раньше, 14 июля 1918 года Всеобуч, предшественник Осоавиахима — ДОСААФ, организовал первые мотоциклетные соревнования по маршруту Москва — Клин — Москва. Так началась новая эра в развитии отечественного автоспорта, который из спорта привилегированных одиночек стал спортом трудящихся, спортом масс.

В 1924 году под Москвой автоспортсмены участвовали в первом чемпионате Российской Федерации среди автомобилистов. Широкое распространение в 20-е годы получили мотопробеги. Они

проходили и по территории Финляндии, Швеции, Норвегии, Англии, Бельгии, Германии, Франции и служили делу укрепления международной пролетарской солидарности. В первую Всесоюзную рабочую спартакиаду 1928 года были включены соревнования мотоциклистов — свидетельство популярности моторных видов спорта.

В 30-е годы, когда были пущены наши автомобильные и мотоциклетные заводы, на смену старой, отжившей свой век зарубежной технике в клубы и секции пришли отечественные машины. Расширилась программа соревнований и число их участников. Одной из самых знаменательных вех в развитии советского автоспорта стала передача его во второй половине 50-х годов под флаг ДОСААФ. Именно тогда появились у нас ралли, мотомногодневки, спидвеи, картинг, мотогонки по ледяной дорожке, мотобол, трековые зимние автогонки — все то, что составляет ныне основу автоспорта. Тогда же он вышел на международную арену и

быстро завоевал большой авторитет.

Сейчас у нас в стране действуют 104 мотодрома, 122 картодрома, 157 корддромов, 1008 трасс для мотокросса, 31 гаревый трек, 8 шоссейно-кольцевых трасс. К услугам любителей автоспорта более 1600 спортивно-технических клубов и 27 детско-юношеских спортивно-технических школ. В СТК, секциях и кружках при первичных организациях ДОСААФ имеется более 2 тысяч легковых спортивных автомобилей, почти 100 багги, свыше 10 100 картов, более 34 200 спортивных и гоночных мотоциклов отечественного и зарубежного производства. Только в 1981 году было подготовлено 351 613 спортсменов-разрядников среди автомобилистов и автомоделистов и 175 372 — среди мотоциклистов.

В нынешнем, юбилейном году советские мотоциклисты участвовали в 110 международных соревнованиях. Ниже мы публикуем материалы, рассказывающие о победах наших мотокроссменов и картингистов в канун 60-летия СССР.

ПОБЕДА, ЦЕННАЯ ВДВОЙНЕ

О достоинствах кроссовой трассы в Харькове, об энергии, которую вкладывают здесь в организацию соревнований работники обкома ДОСААФ и спорттехклубов, мы слышали немало. А вот убедились в этом сами совсем недавно, когда побывали тут на седьмом, заключительном этапе розыгрыша Кубка дружбы по мотокроссу. Но, как известно, даже самая хорошая трасса сама по себе не определяет успеха соревнований. Нужны еще немалые организационные усилия их устроителей, нужен энтузиазм гонщиков. Все это в лучшем виде было представлено 60 тысячам зрителей, собравшимся здесь на завершающую встречу мотокроссменов братских стран.

И тут хочется рассказать об одной встрече, которая произошла после соревнований. К возглавлявшему оргкомитет заместителю председателя облисполкома Л. Стасевскому подходили руководители служб — докладывали о завершении работы. Был среди них статный, моложавый полковник милиции. Познакомились — Владимир Сергеевич Лобань, начальник дергачевского районного отдела внутренних

дел, непосредственно отвечавший за порядок на трассе.

— Нравится? — спросил Владимир Сергеевич, окидывая взглядом живописные холмы. А знаете, тридцать девять лет назад, день в день, я тоже был здесь. Только, конечно, не на гонках. Под этими холмами, которые на военном языке называются высотами, части войск Степного фронта под командованием маршала Ивана Степановича Конева готовились к решающему штурму Харькова. Тогда я был рядовой. Помню, с каким напряжением ждали мы команды к наступлению, как рвались освободить город. Знал ли я тогда, что почти сорок лет спустя снова буду здесь и стану свидетелем такого замечательного праздника!

Если можно, упомяните об этом в журнале.

Эту просьбу нельзя не выполнить. Сейчас, когда торжественно отмечается 60-летие образования СССР, мы еще и еще раз вспоминаем, как в суровые годы Великой Отечественной войны народы нашей страны плечом к плечу встали на защиту Родины. Бились насмерть с врагом русские и украинцы,

казахи и белорусы, грузины и армяне — люди всех национальностей Советской страны, спасшей мир от фашизма.

Но пора рассказать о соревнованиях. В классе 125 см³, где наша командная победа была уже обеспечена на предыдущих шести этапах — в ПНР, ГДР, ВНР, СРР, НРБ и ЧССР, решалось, кто станет победителем в личном зачете.

В первом заезде гонку вскоре возглавил опытный, несмотря на молодость, П. Коварж (ЧССР), за ним шли А. Морозов из нашей второй команды, В. Кагарлицкий, А. Крестинов и неудачно стартовавший А. Сикк. Однако было видно, что именно он лучше всех справляется с трудностями трассы. Сикк неумолимо приближался к головной группе, настиг ее, обогнал товарищей по команде и, ловко использовав ошибку лидера, вышел вперед. Преимущество его на финише достигло 10 секунд. Коваржу не удалось удержать и вторую позицию. Он пропустил вперед Кагарлицкого и Крестинова.

В следующем заезде Сикк уверенно захватил лидерство на старте и сохранил его до конца дистанции. Кагарлицкий вновь был вторым, Панов — третьим, Коварж — четвертым. Воспитанник сельского спортобщества «Ыйуд» 21-летний Ааду Сикк из Таллина стал победителем Кубка дружбы — 82. Этот молодой спортсмен уже давно обратил на себя внимание. Его высокая техника езды, волевой настрой, серьезность, с которой он готовит себя и мотоцикл к стартам, позволяют говорить о том, что в нашем мотокроссе появился перспективный гонщик. Последующие места заняли Валерий Кагарлицкий и Андрей Крестинов.

Этот убедительный успех по праву делит с ними коллектив ВНИИмотопрма, создавший новую, вполне надежную машину «Восток», на которой стартовали наши кроссмены во всех этапах Кубка.

В классе 250 см³ ситуация оказалась запутанной. Советская сборная впервые в этом году выступала на «ковровцах». Здесь нет ограничений по возрасту и в выборе марок мотоцикла. Основные наши соперники — спортс-



мены ЧССР выступали на уникальных ЧЗ, используемых в чемпионате мира. Поначалу в командном зачете дела у наших А. Ледовского, А. Овчинникова, А. Платонова шли как нельзя лучше: в ПНР — 2-е место, в ГДР, ВНР и СРР — 1-е. Да и в личном зачете Александр Платонов, ровно выступая на всех этапах, казалось, получил неплохие шансы. Однако затем два обстоятельства серьезно осложнили дело. Завод имени Дегтярева, готовя мотоциклы, рассчитывал лишь на Кубок дружбы. Но машины потребовались для первой сборной на этапе личного чемпионата мира в Кишиневе, где изрядно износились. А еще раньше получил травму Ледовский и выбыл из борьбы. И перед этапом в Харькове уже команда ЧССР имела преимущество в очко. В личном зачете также произошли изменения: за болгарскую сборную начал выступать лучший гонщик, бывший призером чемпионата мира, Д. Рангелов (на «Кавасаки»).

Два круга понадобилось болгарскому мастеру, чтобы выйти в лидеры, но буквально в метре сади мчался А. Платонов. Прогрывая на прямых участках и крутых подъемах, Александр пытался обойти соперника на поворотах и несколько раз был близок к цели. Кто знает, чем закончился бы этот захватывающий поединок, если бы не перебои в работе двигателя Платонова. Рангелов финишировал первым и мог принимать поздравления. Зато в командном зачете Овчинников, Платонов и А. Авдеев обеспечили необходимый запас прочности.

Во втором заезде Рангелов лишь три круга пытался отбивать атаки Платонова и В. Руденко (СССР-II) и в конце концов сошел с трассы. Победил воспитанник челябинского СТК ДОСААФ Александр Платонов, Авдеев — седьмой. Общекомандная победа в Кубке у советской сборной!

Кубок дружбы—82 завершен. Он принес нам двойную победу — спортивную и техническую: впервые советские кроссмены использовали отечественные машины, которые с честью выдержали трудный семизатный марафон. Что ж, можно еще раз поздравить и наших гонщиков, и наших мотоциклистов с этим впечатляющим успехом, достигнутым в юбилейном году.

В. ЛОГИНОВ,
г. Харьков спецкор «За рулем»

Итоговые результаты розыгрыша Кубка дружбы—82

Класс 125 см³. Личный зачет: 1. А. Сикк; 2. В. Кагарлицкий; 3. А. Крестинин (все — СССР); 4. Н. Сотиров (НРВ); 5. Ю. Панов (СССР); 6. П. Коварж (ЧССР). **Командный зачет:** 1. СССР — 105 очков; 2. ГДР — 72; 3. НРВ — 68; 4. ЧССР — 56; 5. ПНР — 43; 6. СРР — 41; 7. ВНР — 35. **Класс 250 см³. Личный зачет:** 1. Д. Рангелов (НРВ); 2. А. Платонов (СССР); 3. П. Тодоров (НРВ); 4. Л. Гюрасик (ВНР); 5. А. Овчинников; 6. А. Ледовский (оба — СССР). **Командный зачет:** 1. СССР — 90 очков; 2. ЧССР — 86; 3. НРВ — 65; 4. ВНР — 56; 5. ГДР — 52; 6. ПНР — 40; 7. СРР — 30.

И В КОМАНДНОМ И В ЛИЧНОМ — ПЕРВЫЕ

**К итогам
Кубка дружбы
по картингу**

«Зимняя спячка» для членов нашей сборной по картингу кончилась в минувшем сезоне рано. В первых же числах апреля она в полном составе отбыла на берег озера Иссык-Куль, где состоялись сборы по общефизической подготовке, а две недели спустя латвийский город Кандава традиционно принял ее уже для ездовой тренировки. Учитывая опыт прошлых лет, каждому из состава команды в этот раз дали два карта, что позволило, с одной стороны, достичь максимальной интенсивности тренировок, а с другой — без всякой спешки довести до кондиции «боевые» машины. Кстати, троем — Бушланову, Ухову и Рябчикову удалось подготовить двигатели ЧЗ-511 с золотниковым газораспределением. Стендовая проверка одного из них зафиксировала отличный результат — 32 л. с. при 11 200 об/мин. То есть по мощностным показателям мы вышли на уровень, позволяющий вести борьбу на равных с самыми грозными соперниками.

Но вернемся к тренировочным сборам. Отрабатанная уже методика позволила практически через день соревноваться с картингистами близлежащих городов — Талсы, Броцены, Резекне, Риги. Думается, такая интенсивная подготовка помогла нашим ребятам чувствовать себя уверенно в первой пробе сил на польском этапе, открывшем встречи Кубка дружбы 1982 года.

Трасса в г. Быдгоще (ПНР) достаточно, как говорят гонщики, техническая. Здесь возрастает роль мастерства гонщиков, что в определенной степени нивелирует разницу мощности двигателей. Результат не обманул наших ожиданий. Выиграл здесь в личном зачете Михаил Ухов, вторым был чехословацкий гонщик Езев Капецкий, а вслед за ним наши Петр Бушланов и Михаил Рябчиков. Мы добились и первого командного места с отрывом в 10 очков от постоянных соперников — сборной ЧССР.

Легкость победы настроила ребят на мажорный лад, и когда они прибыли в Чехословакию, то были несколько обескуражены. Сюрприз, или, если можно так выразиться, домашняя заготовка, которую хозяева преподнесли на втором этапе, оказался нам не по зубам. Трасса была очень специфичной, пожалуй, даже на грани принятых требований. Отдельные участки прямых столь длинны, что гонщики, как они говорили, добравшись до шестой передачи, имели еще время крутить головой по сторонам, чего в картинге практически не бывает. Ясно, что здесь все решал двигатель. Но даже в таких, прямо скажем, непривычных условиях Бушланов все-таки стал бронзовым призером. Однако это не выручило



команду в целом, и мы по сумме двух этапов отстали от сборной ЧССР на 10 очков.

Это заставило со всей серьезностью подойти к следующему этапу, в Курске. Тренировочные сборы провели совместно с болгарскими гонщиками по полной программе, несмотря на нескончаемые ливни. В допустимых пределах обогатили трассу новыми интересными связками поворотов, предоставлявших возможность выбирать разные способы их прохождения. Все верхние строчки турнирной таблицы, кроме третьей, заняли благодаря своему мастерству наши гонщики, а командный результат превзошел все ожидания. Мы не только догнали главных соперников, но и обошли их на 19 очков. Более того, П. Бушланов и М. Ухов в личном зачете обеспечили себе независимо от результатов последнего этапа «золото» и «серебро».

Теперь, после Курска, осталось закрепить командный успех в завершающей, болгарской встрече. Нельзя сказать, что у нас была полная уверенность в победе. Урок чехословацкого этапа не прошел зря, но зато стало ясно, что в равной борьбе, когда соперники не получают очевидных преимуществ в использовании более мощных двигателей, мы не уступаем им. Гонке предшествовал ответный совместный сбор на болгарской трассе, и мы имели возможность серьезно подготовиться к предстоящим соревнованиям. Особенно важно для наших ребят было восстановить силы после только что закончившегося чемпионата СССР. Они настраивались на трудную борьбу, но, к общему огорчению, сборная ЧССР на заключительный этап не приехала (видимо, на то были свои причины). Добровольная сдача позиций главным соперником облегчила нашу задачу, и все шестеро советских гонщиков заняли первые места.

«Подарок» был, конечно, неожиданным. Тем не менее успех сборной все-таки закономерен. У нас сейчас достаточно прочная база. Это, прежде всего, развитие массового картинга, повышающий интерес к столь доступному виду соревнований в союзных республиках и приток оттуда свежих сил в главную команду страны.

Итак, сезон для сборной закончился на мажорной ноте. Победа всегда приятна. Теперь важно не поддаться вновь обольщению успехом и засучив рукава продолжить дело. Месяцы пролетят быстро — а там снова на старт.

Ю. СТАВРОВСКИЙ,
старший тренер ЦАМКа
ДОСААФ СССР

Результаты соревнований на Кубок дружбы по картингу приведены в разделе «Спортивный глобус».

СПОРТ·СПОРТ·СПОРТ

ТРИ ЭТАПА ОДНОГО РАЛЛИ

25-й чемпионат в высшей лиге — на автомобилях группы А2 проводился по устоявшейся за последние годы трехэтапной схеме, которая благодаря зачету по двум лучшим этапам уменьшает зависимость результатов от капризов техники и других случайностей. Впервые все этапы были, так сказать, в чистом виде для высшей лиги, и это превратило их в динамичные, остроумные состязания.

Таллин, конец апреля. Первая встреча претендентов на чемпионский титул. На бетонном кольце велотрека, близ олимпийского центра парусного спорта выстроились сорок с лишним машин. Каждый экипаж был представлен многочисленным зрителем, а затем, промчавшись по крутым виражам, покидал трек.

Первый этап порадовал не только должным уровнем организации, но и рядом новшеств. Об одном, пожалуй, главным из них, «За рулем» рассказал в предыдущем номере. Напомним коротко: для обработки и оперативной выдачи информации впервые у нас в стране был использован компьютер. Но хочется не обойти вниманием и другую инициативу таллинцев, которая, будем надеяться, положит начало традиции.

Стало, пожалуй, привычным не относить авторалли к зрелищным видам спорта: гонщики стартовали, унеслись куда-то в ночь, проехали сломя голову в кромешной тьме, лишь прорезавшей кинжальными световыми пучками, добрую тысячу километров, а утром финишировали. Все. И организаторы с легкостью идут на поводу этого удобного заблуждения, полагая, что только чудачки могут целую ночь следовать чуть ли не по пятам за своими кумирами и довольствоваться тем, что раз, от силы два увидят их, промелькнувших где-то на «допе». Между тем настоящий болельщик в ралли — особенный. Он трудится наравне с участниками. Это, можно смело сказать, качественно новая категория недавно появившегося думающего болельщика. Ради того, чтобы «услышать» лейтмотив гонки, почувствовать полной мерой накал событий на трассе и стать сопричастным к ним, он способен проехать не одну сотню километров. И здесь верное направление взяли эстон-

ские товарищи, спланировав трассу таким образом, что зрители, делая минимальные переезды, могли оставаться в гуще событий. К тому же расписание прохождения спортсменами тех или иных участков было вложено в программу, которую мог купить любой желающий. Ко всему этому треть гонки проходила в дневное время в удобных для болельщиков местах.

Но вернемся к событиям на трассе и проследим поэтапно рождение чемпиона. После первых же скоростных участков громко заявили о себе литовский экипаж Вилос Рожукас — Анрюс Вадаускас и московский Николай и Игорь Больших. Это многоопытные мастера международного класса, прекрасно экипированные, располагающие бригадами закаленных в международных соревнованиях механиков. Показав действительно высочайший класс езды, прошли они, каждый в своем стиле, трассу. Рожукас с Вадаускасом — стабильно и надежно, братья Больших, — начав, как всегда, в несколько замедленном темпе, с середины гонки демонстрировали отличный спурт и выиграли в сумме на скоростных участках у Рожукаса — Вадаускаса 10 секунд. Но... при замедлении двигателя обнаружилось, что его уровень у автомобиля москвичей превышает допустимый, и штраф в 60 секунд сместил их в турнирной таблице на одну строчку вниз. Теперь все должна была решить следующая встреча, в Ленинграде (участие в ответственных международных соревнованиях лишало их возможности стартовать позднее в Риге). А тем временем будущие чемпионы — мало кому известный экипаж из латвийского колхоза «Накотне» Янис Лавринович — Раймондас Покулис, проиграв лидеру 209 секунд, занял скромное пятое место.

Ленинград, начало июля. Проводы белых ночей состоялись, но по-настоящему темно, когда стрелки часов уже переваливали на следующий день. Хотя в отличие от Таллина новшеств не было, приятно порадовала продуманность в составлении трассы, благодаря чему зрители при желании могли увидеть многое.

«Ралли не шахматы — здесь думать надо», — шутят часто гонщики. Оставим в покое шахматистов, они здесь, как говорится, для красного словца. Что же касается раллистов, то, сколь виртуозна ни была бы у гонщика техника управления автомобилем, без способности и умения непрерывно глубоко анализировать происходящее на трассе успеха не жди. Пример тому — начало этапа в Ленинграде.

Его открывали кольцевые гонки, старт в которых давался одновременно шести экипажам, стоявшим в ряд. Первыми были Рожукас, Больших, Штыков, Елизаров, Лавринович, Орешкин. Сразу же Рожукас уверенно ушел вперед, а вслед за ним рванула тройка — Больших, Штыков и Елизаров. Так они и подошли к повороту. Несмотря на остроту борьбы, Больших и Елизаров успели заметить в зеркале заднего вида автомобиль Орешкина, стремительно настигавший тройку по внутренней обочине со скоростью, на которой неминуемо должен был вылететь с трассы. Мгновение потребовалось многоопытным гонщикам для

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ

Комплекс «Бикерниекс» в Риге — гордость спортсменов Латвии. Здесь, в черте города, построены трассы для кольцевых автогонок и картинга. И это в какой-то степени символично. Картинг — вид автоспорта, доступный самым юным. Нередко именно с него начинается путь в большой спорт. Кольцевые автогонки — вершина, достичь которой удается, лишь суммировав многолетний опыт гонщика с инженерными знаниями конструктора.

Вполне закономерно, что республика занимает ведущее место в воспитании молодой смены автоспортсменов. Здесь создана целая сеть специализированных детско-юношеских спортивно-технических школ. На протяжении 10 лет рижский автотойлуб организует тренировочные сборы для автоспортсменов, куда принимаются все желающие не ниже первого разряда. На сборах за время их существования прошли подготовку около двух тысяч человек, 282 из них выполнили норматив мастера спорта.

В оборонных коллективах Латвии воспитано немало спортсменов, имена которых известны за пределами республики. Это А. Карамышев, А. Бушманис, А. Звингевиц, Р. Решетникс, Э. Крузе, К. Ошинь, Э. Киопе, В. Ошиня и многие другие. Они неоднократно становились чемпионами СССР, входили в сборные команды страны.

На снимке: «Бикерниекс». Чемпионат СССР на спортивных автомобилях группы А2.

Фото М. Демидова



анализа ситуации и принятия единственно верного решения — притормозить и уступить увлекшемуся Орешкину. Штыков, хотя и имел возможность для такого же расчета, не заметил опасности и расценил действия товарищей как перестраховку и свой шанс для выигрыша. Результат не заставил себя ждать. В повороте неуправляемый автомобиль Орешкина встретился с машиной Штыкова. Для первого это был последний поворот, а Владислав потерял около 30 секунд. Мало? Но на финише, после девяносто без малого километров пути, на котором полтора часа составили 17 скоростных состязаний, требующих полной отдачи сил, до верхней ступени пьедестала почета экипажу Штыкова не хватило 3 секунд!

Таково современное ралли, где после заочного спора на сотнях километров зачастую считанные секунды определяют расстановку сил в лидирующей группе.

Победителем на втором этапе стал эстонский экипаж Эедо Райде — Георг Валдек. Братьев Больших техническая неисправность вынудила отказаться от борьбы, а Рожукас—Вадаускас, показав лучшее время на скоростных участках, набрали лишних 120 секунд за «дорогу» (непростительная оплошность штурмана) и 60 за превышение допустимого уровня шума, после чего заняли лишь шестое место. Подтвердив еще раз заповедь раллистов «мелочей не бывает». Результат же, показанный на скоростных участках будущими чемпионами, уступал лучшему уже только 72 секунды. Это обеспечило им третье место на этапе.

Латвийская ССР, г. Гулбене, середина сентября. Здесь завершался чемпионат и должна была решиться судьба «золота», «серебра» и «бронзы» для раллистов высшей лиги. На титул чемпиона в равной мере претендовали Рожукас — Вадаускас, Райде—Валдек и Штыков—Ульман. На этот раз организаторы отнеслись к зрителям без сантиментов: нечего раскатывать по дорогам в ночи — утром все узнаете. На самом деле, чего ездить? Трасса выбрана так, что успеешь попасть на два, от силы на три скоростных участка, да и то в темное время.

А утром произошло то, чего никто не ждал. На первое место, уверенно преодолевая один скоростной участок за другим, вышел латвийский экипаж Лавринович—Покулис. Второе место занял заводской экипаж из Тольятти Степан Васильев—Владимир Нейман, Рожукасу и Вадаускасу оставалось довольствоваться лишь третьим.

После награждения мне удалось задать вопрос Рожукасу.

— Как вы расцениваете победу своих молодых товарищей? Ведь их автомобиль намного уступал по оснащению вашему, у них даже шины были не специальные, да и двигатель, скорее всего, менее мощный.

— Когда я проходил скоростные участки, то казалось, что это предел, лучше не удастся. Но, выходит, ошибся. Теперь надо выяснить, где и в чем. Подумать есть время, а в ралли думать — не последнее дело.

О. БОГДАНОВ,
спецкор «За рулем»

Результаты этапов помещены в «Табло чемпионатов».



Чемпионат СССР по кроссу на багги

I зачетная группа: 1. А. Лось; 2. Н. Мартынюк (оба — Украинская ССР); 3. А. Алексеев (Казахская ССР); 4. А. Карпенко (Украинская ССР); 5. Р. Врунда (Литовская ССР); 6. В. Чеботарев (Украинская ССР). **II зачетная группа:** 1. И. Резевский (Латвийская ССР); 2. А. Цевелев (Украинская ССР); 3. Я. Сала (Эстонская ССР); 4. А. Шаров; 5. В. Губа; 6. И. Кротов (все — РСФСР). **III зачетная группа:** 1. В. Гуржеев (Москва); 2. В. Врантс (Латвийская ССР); 3. В. Шукин (Казахская ССР); 4. С. Дубовский; 5. В. Хисамутдинов (оба — Украинская ССР); 6. В. Твердошинский (Москва).

Чемпионат СССР по авторалли

Группа А2. I этап: 1. В. Рожукас — А. Вадаускас (Литовская ССР); 2. Н. Волыших — И. Волыших (Москва); 3. В. Штыков — В. Ульман; 4. Н. Елизаров — С. Гогун (оба — РСФСР); 5. Я. Лавринович — Р. Покулис (Латвийская ССР); 6. В. Орешкин — М. Отс (Эстонская ССР). **II этап:** 1. Э. Райде — Г. Валдек (Эстонская ССР); 2. Штыков — Ульман; 3. Лавринович — Покулис; 4. С. Васильев —

В. Нейман (РСФСР); 5. Х. Оху — Т. Дие-нер (Эстонская ССР); 6. Рожукас — Вадаускас. **III этап:** 1. Лавринович — Покулис; 2. Васильев — Нейман; 3. Рожукас — Вадаускас; 4. Штыков — Ульман; 5. Э. Тумалвичус — П. Видейка (Литовская ССР); 6. В. Филимонов — М. Девель (Москва). **Итоговый результат:** 1. Лавринович — Покулис; 2. Рожукас — Вадаускас; 3. Штыков — Ульман; 4. Васильев — Нейман; 5. Ю. Черников — А. Потапов (Москва); 6. Филимонов — Девель.

Чемпионат СССР по кроссу на мотоциклах с коляской

Класс 1000 см³. I этап: 1. В. Гришаленко — С. Зырянов; 2. В. Прядин — А. Завялов (оба — РСФСР); 3. Я. Сергис — Я. Скуйле; 4. А. Розенберг — Я. Пакулис (оба — Латвийская ССР); 5. Н. Иванютин — О. Харин (Москва); 6. З. Гарнис — И. Кретилин (Литовская ССР). **II этап:** 1. С. Щербинин — С. Лыжин (Молдавская ССР); 2. Прядин — Завялов; 3. Сергис — Скуйле; 4. Гришаленко — Зырянов; 5. Гарнис — Кретилин; 6. Розенберг — Пакулис. **Итоговый результат:** 1. Прядин — Завялов; 2. Гришаленко — Зырянов; 3. Сергис — Скуйле; 4. Иванютин — Харин; 5. Щербинин — Лыжин; 6. Розенберг — Пакулис.

Класс 650 см³. I этап: 1. И. Гармай — В. Межов (Украинская ССР); 2. Е. Паршин — А. Ратников (Москва); 3. Ю. Уусталу — М. Орас (Эстонская ССР); 4. И. Кемпелис — Я. Друлле (Латвийская ССР); 5. В. Чулочников — П. Михайлов (Ленинград); 6. М. Гриниш — М. Райнфельд (Латвийская ССР). **II этап:** 1. Чулочников — Михайлов; 2. Кемпелис — Друлле; 3. А. Буланов — А. Векишев (РСФСР); 4. Уусталу — Орас; 5. А. Златкус — Р. Брайнис (Литовская ССР); 6. Паршин — Ратников. **Итоговый результат:** 1. Гармай — Межов; 2. Чулочников — Михайлов; 3. Кемпелис — Друлле; 4. Паршин — Ратников; 5. Уусталу — Орас; 6. Буланов — Векишев.

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ

Прочное место в жизни дотсаафовских организаций Эстонии занимает военно-прикладные и технические виды спорта, и в числе ведущих автомобильный и мотоциклетный. Недаром представители республики Х. Сепп и Х. Рюйтель входили в сборную команду страны по ралли, а их молодые товарищи В. Соотс, В. Ыунпуу защищают честь советского спорта сегодня, как и мотогонщики Л. Тээсалу, Ю. Раудсин.

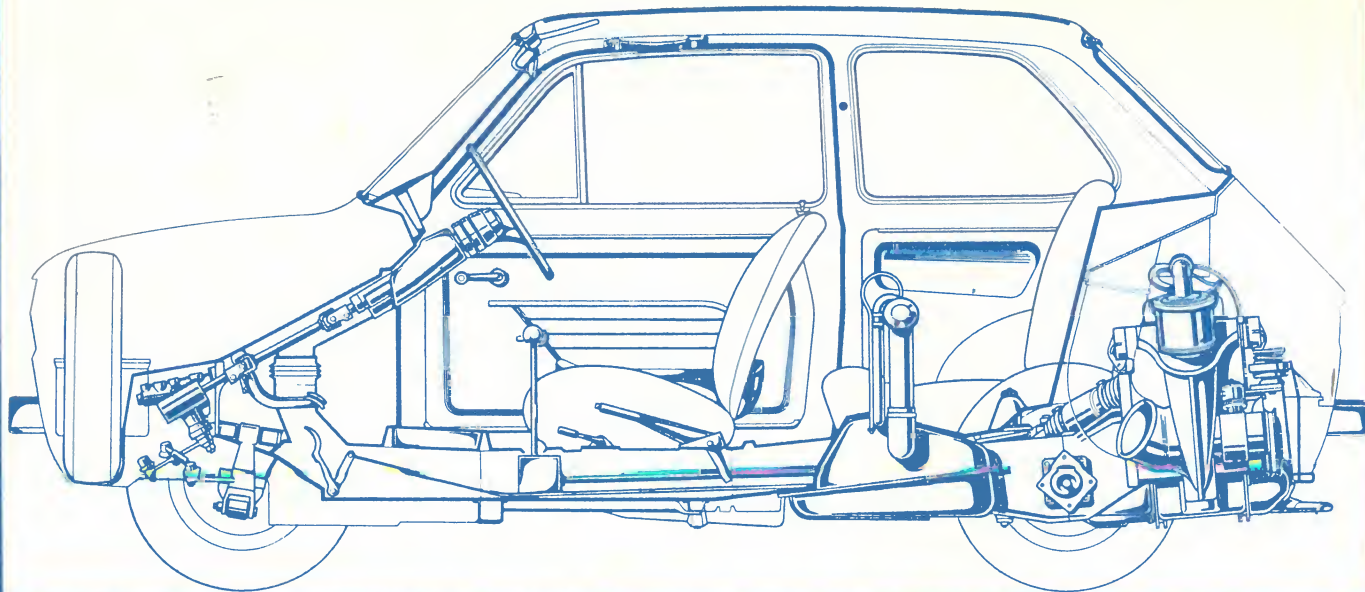
На заводе «Вихур», принадлежащем ДОСААФ, под руководством главного конструктора мастера спорта Ю. Раидлы группа инженеров и механиков спроектировала и изготавливает мотоциклы для «нольца», приближающиеся к лучшим мировым образцам и развивающие до 300 км/ч. Для них нужны специальные трассы.

После реконструкции известной таллинской трассы «Пирита» в нынешнем году на ней дебютировали международные мотогонки на Кубок дружбы.

На снимке: трасса «Пирита», розыгрыш «Приза «Калева»; лидирует экипаж на «Вихур-Ямаха ВМ607».

Фото Т. Арнинга





**Техническая характеристика
ФИАТ-126П-600**
(в скобках —
отличающиеся сведения
по модификации
«126П-650»)

СДЕЛАНО В ПНР

Общие данные: число мест — 4; масса в снаряженном состоянии — 580 (600) кг; полная масса буксируемого прицепа, не оборудованного тормозами, — 290 (300) кг; допустимая нагрузка багажника на крыше — 30 кг; максимальная скорость — 105 км/ч; время разгона с места до скорости 100 км/ч: с водителем и пассажиром — 47 с, с полной нагрузкой — 55 с; время прохождения 1000 м со стартом с места (нагрузка—водитель и пассажир)—49 с; расход топлива: при скорости 90 км/ч — 6,1 л/100 км, при езде по городскому циклу — 7,3 л/100 км.

Размеры: длина — 3054 (3130) мм; ширина — 1377 (1380) мм; высота — 1335 мм; база — 1840 мм; колея: спер-

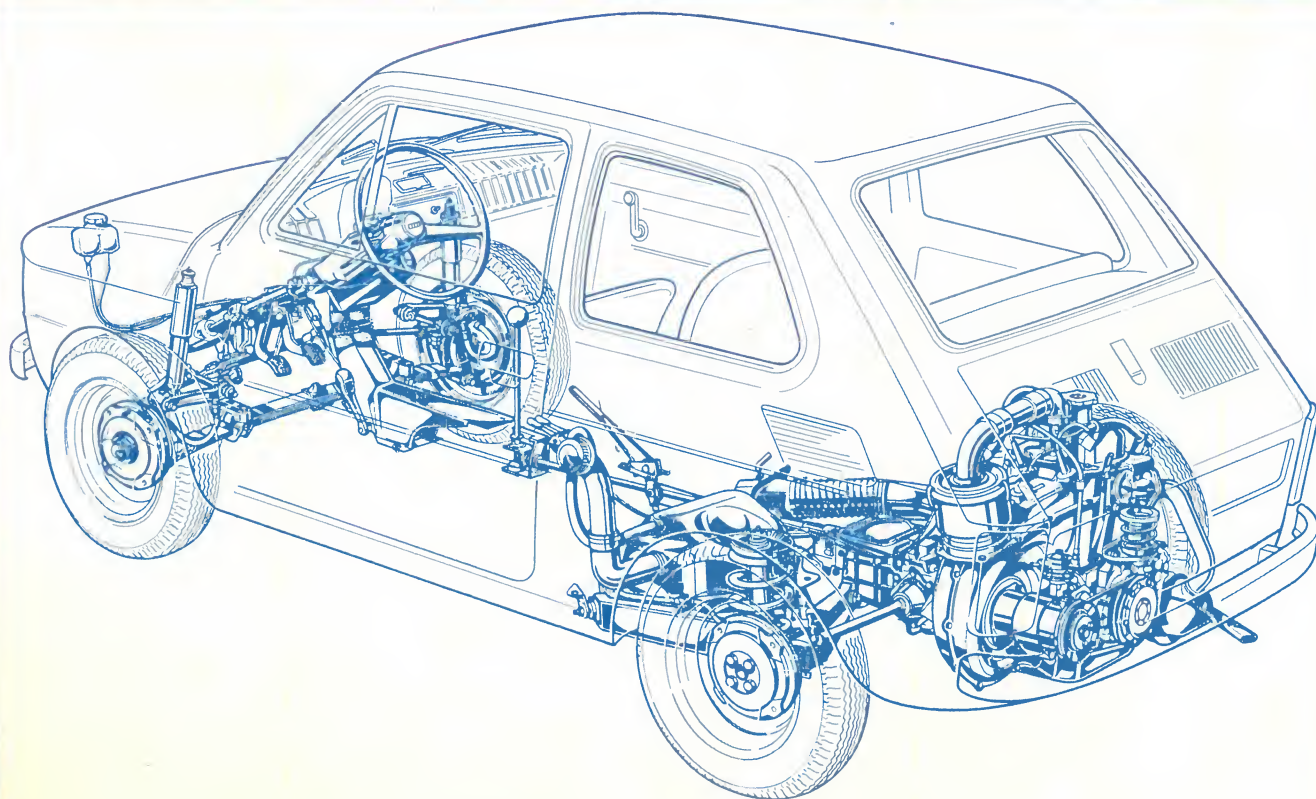
еди — 1142 мм, сзади — 1203 мм; наименьший дорожный просвет: без нагрузки — 170 мм, под полной нагрузкой — 125 мм; наименьший радиус поворота по внешней точке переднего бампера — 4,3 м; размер шин — 135SR12; тип шин — радиальные.

Двигатель: число цилиндров — 2; диаметр цилиндра — 73,5 (77) мм; ход поршня — 70 мм; рабочий объем — 594 (652) см³; охлаждение — воздушное; клапанный механизм — OHV; степень сжатия — 7,5; марка бензина — АИ-93; мощность — 23 (24) л. с./17 (17,7) кВт при 4800 (4500) об/мин; максимальный крутящий момент — 4 (4,25) кгс.м/39,2 (41,2) Н.м при 3400 (3000) об/мин; систе-

ма электрооборудования — 12 В; емкость аккумулятора — 34 А.ч.

Трансмиссия: сцепление — сухое, од-
нодисковое; коробка передач — четырех-
ступенчатая с синхронизаторами на II,
III и IV передачах; передаточные числа:
I — 3,25, II — 2,067, III — 1,3, IV —
0,872, задний ход — 4,024; главная пере-
дача — конические шестерни с
передаточным числом 4,875.

Управление: рулевой механизм с чер-
вяком и сектором; число оборотов руля
от упора до упора — 2,9; тормозная си-
стема — гидравлическая, двухконтурная;
передние и задние тормоза — барабан-
ные; стояночный тормоз — барабанный
на задние колеса.





«ВОЛГА»



3102



Год 60-летия образования СССР горьковские автомобилестроители ознаменовали началом производства новых легковых автомобилей «Волга» ГАЗ—3102, опытная партия которых была сделана к открытию XXVI съезда КПСС. Выпуск этой модели совпал и с заводским праздником — пятьдесят лет назад на горьковском заводе собрали первые автомобили, ставшие родоначальниками прославленной марки «ГАЗ».

Новая «Волга» — это дальнейшее развитие и совершенствование конструкции хорошо известной «двадцать четвертой» модели, заслужившей репутацию надежного, долговечного и удобного автомобиля.

ГАЗ—3102 [такой индекс присвоен новой машине] еще не часто встречается на наших улицах и дорогах. Первая партия машин поступила в автотранспортные предприятия Москвы и, естественно, вызвала интерес любителей и знатоков автомобильного дела. Около новых «волг» всегда можно увидеть любопытных, которые интересуются особенностями только что появившейся модели. Давайте вместе рассмотрим этот автомобиль, познакомимся с тем, что отличает его от хорошо известной «Волги» ГАЗ—24.

Сначала общие впечатления. Внешние не отмечаешь коренных изменений (фото 1—3). Но линии крыльев стали мягче, округлее, что больше соответствует современным формам. На оригинальной решетке облицовки радиатора новая эмблема. Исчезли поворотные форточки передних дверей — их цельные стекла сделали силуэт машины легче и строже. Изменились ручки дверей. Теперь они не выступают за их плоскость, что, конечно, предпочтительнее в отношении безопасности. Люк крыши над пробкой бензобака по-прежнему

му на левом заднем крыле, но переместился из его нижней задней части в верхнюю переднюю. На люке отсутствует замок (водители ГАЗ—24 знают, как сложно было иной раз открыть его в морозную погоду), а сама пробка теперь иной системы — резьбовая, как на ВАЗах.

Рассмотрим некоторые детали. Начнем с системы освещения. Бросаются в глаза новые оригинальные блок-фары с заходящими на боковую часть крыльев секциями указателей поворота (фото 4) и одностильные с ними новые задние фонари (фото 3). Фары рассчитаны на галогенные лампы, что значительно улучшает освещенность дороги. Заметим, что головной и задний свет ГАЗ—3102 отвечает всем международным требованиям.

На новом бампере хорошо видны струйные омыватели фар (фото 4). Вода под большим давлением (до шести атмосфер) бьет из форсунок в стекло, смывая с них грязь. При таком устройстве щеточные очистители уже не нужны. На том же фото видны противотуманные фары, которые размещены под бампером.

Обращают на себя внимание и новые низкопрофильные радиальные шины модели 205/70R14, которые заметно повышают плавность хода и устойчивость автомобиля.

Прежде чем заглянуть в салон, рассмотрим багажник и моторный отсек. Замок багажного отделения такой же, как на ГАЗ—24. Но сам багажник стал существенно больше, а точнее удобнее и вместительнее. Произошло это потому, что бензобак на новой «Волге» переместился из-под пола багажника в более безопасное пространство — за спинкой заднего сиденья, а освободившееся место заняло запасное колесо (фото 5). Бес-

спорно, самое важное новшество — это новый двигатель с форкамерно-факельным зажиганием и новой головкой цилиндров (фото 6). Он на 10 л. с. мощнее, чем у ГАЗ—24. Это сделало новую «Волгу» динамичнее предшественницы, повысило максимальную скорость. А расход топлива стал почти на 2 л/100 км меньше.

На фото хорошо видны и другие новинки. Это установленный непосредственно на вакуумном усилителе новый главный тормозной цилиндр (типа «тандем») двухконтурной системы тормозов ГАЗ—3102. Теперь одна ветвь гидропривода передает усилие большому рабочему цилиндру передних дисковых тормозов, вторая — малому цилиндру передних и на задние колодочные тормоза, благодаря чему система обеспечивает торможение при повреждении любой части гидропривода.

Из других нововведений отметим измененные распределитель, катушку высокого напряжения, внушительный бачок омывателя стекол фар. А расширенный бачок системы охлаждения, напротив, сразу и не увидишь: он «укрыт» за радиатором.

Теперь заглянем в салон. Главные улучшения, с точки зрения пассажиров, конечно, там. Передние двери (фото 7) с лампами-сигналами и подлокотниками [такими, как на «Жигулях» ВАЗ—2103 и ВАЗ—2106], новые ручки стеклоподъемников и дверей, тканевая обивка, ковер на полу. Удобные передние сиденья с регулируемыми по высоте подголовниками (фото 8) можно, при необходимости, разложить, превратив во вполне удобные спальные места. Спинки регулируются бесступенчато, вращением специальной рукоятки, что упрощает подгонку сиденья.

Каждый, кто заглянет в салон, обра-



тит внимание на новые руль и щиток приборов [фото 9]. Рулевое колесо удобно, красиво, современно. На рулевой колонке — рычажки для включения и выключения стеклоочистителя, омывателя лобового стекла, а также фар и указателей поворота. Таким образом, все часто повторяемые действия по управлению этими приборами водитель производит, не отрывая рук от руля. Щиток приборов с круглыми спидометром и тахометром, совершенная система вентиляции и отопления, дополнительная панель клавишных включателей, рычаг ручного тормоза под правой рукой — такие элементы комфорта и безопасности можно увидеть в новой «Волге». Интересная особенность ГАЗ-3102 — одна из клавиш предназначена для контроля приборов: при нажатии на нее, если все исправно, загорается контрольная лампа, указывающая на то, что приборы работают.

Чтобы завершить обзор, отметим еще заднее стекло с электроподогревом, аптечку, которая помещается в специальном гнезде с крышкой, и огнетушитель, входящий в комплект автомобиля и расположенный на боковине у правой ноги переднего пассажира.

Что ж, первое, визуальное знакомство оставляет чувство удовлетворения, и хочется сказать: «Доброго пути, новая волга!»

А. БРОДСКИЙ
Фото В. Князева



**СОВЕТСКАЯ
ТЕХНИКА**

Под редакцией
ВНИИБД

I. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации?

- 1 — водитель автомобиля
- 2 — водитель автобуса

II. Можно ли водителю развернуться при разрешающем сигнале «стрелки»?

- 3 — можно
- 4 — нельзя

III. Кто пользуется преимуществом проезда?

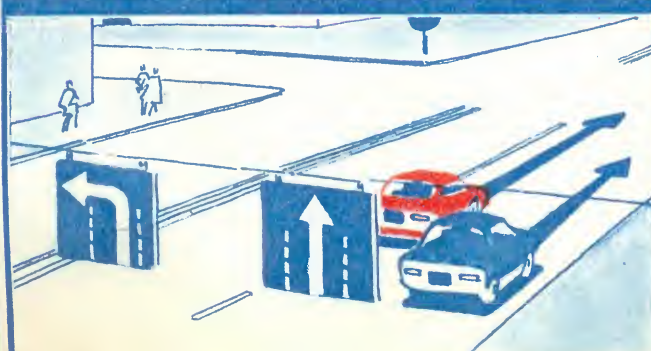
- 5 — водитель А
- 6 — водитель В

IV. Можно ли этим водителям двигаться по полосе в два ряда?

- 7 — можно
- 8 — нельзя

V. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

- 9 — самосвал и легковой автомобиль; автобус и мотоцикл
- 10 — мотоцикл и самосвал; легковой автомобиль; автобус

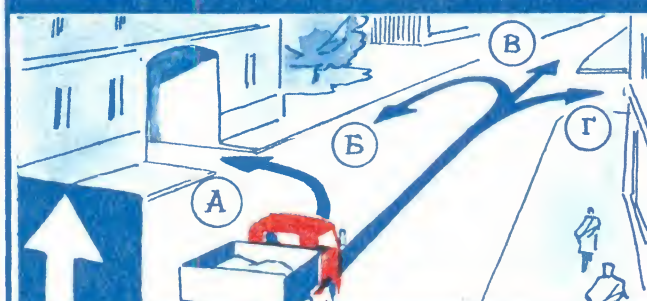


•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•



VI. Разрешен ли обгон в показанной обстановке?

- 11 — разрешен
- 12 — не разрешен

VII. Кто из водителей нарушил правила стоянки?

- 13 — автомобиля А
- 14 — автомобиля В
- 15 — обоих автомобилей

VIII. В каких из показанных направлений разрешено движение на этом участке дороги?

- 16 — только В
- 17 — только В и Г
- 18 — только А, В и Г
- 19 — в любом направлении

IX. Можно ли продолжать движение, если неисправен звуковой сигнал?

- 20 — только к месту стоянки, пункту технической помощи
- 21 — можно

X. Какие световые приборы надо включать при движении в тоннеле?

- 22 — любые
- 23 — только габаритные огни
- 24 — габаритные огни или ближний свет фар
- 25 — ближний свет фар или противотуманные фары

Ответы — на стр. 32



Немногим более шестидесяти лет назад в Москве были введены первые, как тогда говорили, «Правила автомобильного движения». Они сыграли важную роль в решении многих вопросов, связанных с обеспечением нормальной работы начинавшего формироваться автотранспорта. Правила определяли не только сам порядок езды по улицам и дорогам, но и порядок учета и регистрации транспортных средств, требования к водителям, права и обязанности автоинспекции и т. д. Примечательно, что документ вводился в действие декретом Совнаркома, который подписал Владимир Ильич Ленин. Так буквально с момента образования Советского государства проблема организации и безопас-

ности движения было придано большое государственное значение. Происходило это задолго до начала массовой автомобилизации в стране. В Москве в то время насчитывалось всего около 3 тысяч машин.

Сегодня в столице только парк личных автомобилей составляет около 400 тысяч, а всего в стране в индивидуальном пользовании более 24 миллионов автомобилей и мотоциклов. Естественно, что в этих условиях организация движения превратилась в сложную научно-техническую проблему. Другие времена — другие масштабы. В довоенные годы был принят целый ряд мер в этой области. В середине 30-х годов сложилась служба ГАИ, стали широко применяться дорожные знаки, разметка, светофорное регулирование. Сегодня промышленность ежегодно производит свыше 40 тысяч светофоров, более миллиона дорожных знаков. Повсеместное распространение находит электронно-вычислительная техника. Только в нынешнем пятилетии планируется внедрить 20 общегородских автоматизиро-

ванных и не менее 130 телемеханических систем координированного управления движением. Службы безопасности движения созданы во многих министерствах и ведомствах. Над этой проблемой работают около 50 научно-исследовательских учреждений. Направляют и контролируют всю эту большую работу специальные комиссии, созданные при Советах Министров всех союзных и автономных республик. Таким образом, сложилась общегосударственная система обеспечения безопасности движения.

Статистическая сводка на день подготовки этого номера журнала: за первую половину 1982 года число дорожных происшествий по стране в целом продолжало снижаться; по сравнению с тем же периодом прошлого года на 3% уменьшилось количество погибших при ДТП и на 1,9% — раненых. Поставленная XXV и XXVI съездами КПСС задача повышения безопасности движения и уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду успешно осуществляется.

Вероятно, каждого немало пожившего человека влечет иногда к воспоминаниям. Особенно когда попадаете вдруг на глаза какое-нибудь свидетельство прошлого. Другим оно может, и не скажет ничего, а у тебя вдруг заносит сердце и поднимутся из глубин памяти события, очевидцем которых довелось быть, когда-то волновавшие многих, а сегодня ставшие нашей историей. Поводом может оказаться кадр старой кинохроники, пожелтевшая газетная страница, фотография...

Вот и этот снимок Москвы конца 20-х годов. Перекресток Кузнецкого моста и Петровки. Постовой милиционер регулирует движение семафором довольно странного для нынешнего горожанина вида. Сколько встает за этим кадром событий, дел — по тому времени важных, хотя и вполне будничных. Связанных, в частности, с рождением и совершенствованием технической базы Госавтоинспекции.

1928 год. К тому времени население столицы перевалило за два миллиона, значительно возросло в городе и количество транспорта. Им надо было как-то управлять, а практически никакого опыта в деле организации и регулирования движения у нас не было. Естественно, возникало много сложностей, которые мы с молодым энтузиазмом пытались разрешить.

Вот одной из таких попыток стало использование семафоров для регулирования движения транспортных и пешеход-

Москва 20-х годов. Первая техника для регулирования уличного движения.

Из фотоархива редакции «За рулем»

ОТ СЕМАФОРА ДО ЭВМ

ных потоков. Действовали они чрезвычайно просто. Переносной семафор устанавливали в центре перекрестка, и милиционер посредством рукоятки поворачивал его крылья, перекрывая движение то с одного, то с другого проезда. Вспоминать как казус, что в отсутствие милиционера к его работе допускались дворники. Но это так, к слову.

Просуществовали семафоры на московских улицах недолго. Выяснилось, что с их помощью невозможно было предупреждать о смене сигналов. Поиски более совершенных конструкций продолжались, и в декабре 1930 года на том же перекрестке появился первый электрический светофор, а попросту — трехцветный фонарь. Об этом важном событии широко писалось в газетах. В них разъяснялись значения его сигналов и предлагалось всем водителям и пешеходам неукоснительно ими руководствоваться.

С этих лет стали обращать самое серьезное внимание на проблемы городского движения и обеспечения его безопасности. Для широкой информации москвичей впервые отдельной брошюрой были изданы «Правила уличного движения».

Много сложностей возникало в то время с оповещением участников движения о различных изменениях в его организации. Дело в том, что до 1932 года в

Москве и других городах страны многие дорожно-сигнальные знаки, как это ни покажется сегодня странным, представляли собой текстовые плакаты, которые устанавливались на тротуарах у края проезжей части. Они были громоздкими, не читались все равно довольно плохо. Порядок движения на той или иной улице доводился до всеобщего сведения практически через печать. Такой метод, рассчитанный исключительно на человеческую память, оказался малоэффективным и вел к постоянным нарушениям Правил.

Для решения этой проблемы в 1932 году ОРУД (Отдел регулирования уличного движения) предложил использовать световые символические знаки, по типу тех, что применялись за рубежом. К началу 1933 года было установлено более 700 новых знаков. Хлопот было с ними достаточно: лампы постоянно выходили из строя, а для их регулярной замены и вообще обслуживания знаков ОРУД не располагал ни материальными возможностями, ни штатом.

Такими были первые попытки поставить технику на службу организации и регулирования дорожного движения в Москве. Сегодня они, возможно, кажутся наивными и беспомощными, но это были первые шаги по долгой и нелегкой дороге, которая привела к высокой современной научно-техни-

ческой оснащенности Госавтоинспекции страны.

Удобные и быстрые патрульные автомобили и мотоциклы ГАИ, крупные, легко читаемые дорожные знаки и светофоры; оборудованные по последнему слову науки и техники посты с телевизорами и надежной связью; действующие во многих городах страны системы автоматического регулирования движения — все это вполне привычные для нас всех приметы современного города. Но, принимая современную технику автоинспекции, как и мои молодые коллеги, как любой горожанин, я всегда помню, что начиналось все это с отрядов «самокатчиков» и простого деревянного жезла, с семафоров и первых примитивных дорожных знаков. А вспомнить об этом, на мой взгляд, иногда просто необходимо. Хотя бы для того, чтобы, будучи свидетелем наших впечатляющих свершений, современный молодой человек не подумал, что все вокруг происходит само собой, и смог представить, какой долгий и нелегкий порой путь проделали мы во всех областях, в том числе и в организации движения транспорта. Вот на какие размышления навела старая фотография перекрестка Кузнецкого моста и Петровки в Москве.

Полковник милиции в отставке
В. МУРАШЕВ,
заслуженный работник
МВД СССР

Москва 80-х годов. На вооружении дорожно-патрульной службы ГАИ телевидение, радиолокационная и другая самая современная аппаратура.

Фото В. Князева





КАК ВЫ ПОСТУПИТЕ?

Ситуация 1. Проезжая часть шоссе покрыта укатанным снегом. Ширина ее — 7 метров. Вы едете со скоростью 70 км/ч, так как видимость хорошая, а движение довольно редкое. Но вот впереди на правой стороне примерно в 200 метрах встал автомобиль, занимая часть вашей полосы движения. Еще через 200 метров — движущийся навстречу грузовик. Как вы поступите в этой ситуации?

А — немедленно начнете плавно тормозить (вплоть до остановки), чтобы встречный водитель гроехал узкое место первым.

Б — продолжите движение в прежнем темпе, так как «коридор», который останется между стоящим и встречным автомобилями, больше габарита вашей машины.

В — притормозите непосредственно перед стоящим автомобилем, если станет очевидным, что проехать первым не удастся.

Г — будете внимательно следить за развитием обстановки и приступите к торможению примерно через 5 секунд, если обстановка будет складываться наихудшим образом.

Ситуация 2. В городе снегопад. Со скоростью 40 км/ч вы подъезжаете к регулируемому перекрестку. Следом за вами движутся другие автомобили. На проезжей части «кашица» подтаявшего снега. Когда до пересекаемой дороги остается 20 метров, в светофоре зеленый сигнал сменяется желтым. Каковы будут ваши действия?

А — продолжите движение через перекресток с прежней скоростью.

Б — «сбросите газ», перенеся ногу на педаль тормоза, и проедете перекресток по инерции, приготовившись затормозить,

если возникнет опасность.

В — примените экстренное торможение.

Ситуация 3. Среди зимы теплые ветры повысили температуру до нуля. По сухой дороге со скоростью 60 км/ч вы подъезжаете к мосту через канал. Водитель впереди начал тормозить, чтобы повернуть на набережную. До него метров 50. Въезд на встречную полосу запрещен. Какая опасность может возникнуть здесь и как вы поступите?

А — начнете тормозить, въехав на мост, так как остановочный путь, как вы рассчитываете, составит около 41 метра.

Б — еще до въезда на мост включите третью передачу и будете ехать по нему равномерно, с такой скоростью, чтобы водитель впереди успел освободить дорогу.

В — просто «сбросите газ», снизив скорость до 40 км/ч, чтобы при необходимости суметь остановиться на оставшемся расстоянии.

Ситуация 4. Вы едете по так называемому внутриквартальному проезду вдоль огромного жилого дома. Проезжая часть покрыта снегом, по сторонам большие сугробы. На самой дороге транспорта и людей нет. В чем возможные опасности таких ситуаций и какую скорость вы выберете?

А — проедете этот участок с любой скоростью в пределах 60 км/ч.

Б — снизите скорость до 40 км/ч.

В — будете двигаться накатом на скорости 30 км/ч, держа ногу на педали тормоза.

Г — включите низшую передачу и будете ехать вдоль дома со скоростью не более 10 км/ч.

Оценка принятых решений и комментарий специалистов

Ситуация 1.

Оценки: А — 5; В — 3; В — 2; Г — 4.

С виду — обычная дорожная ситуация, не тающая сколько-нибудь реальных опасностей. Конечно, когда разъезд затруднен, водитель, имеющий на своей

полосе препятствие, обязан уступить дорогу встречному. Но, скажем, в ясный летний день в такой ситуации нет необходимости останавливаться. В крайнем случае для большей уверенности стоит чуть снизить скорость, а свободной части дороги вполне хватает для разъезда двух автомобилей.

Удовлетворительным можно было бы признать и решение **Б**. Однако зимние условия движения вносят свои коррективы, и здесь уже ни решение **Б**, ни тем

более **В** неприемлемы. Любые резкие приемы на укатанном снегу легко делают автомобиль неуправляемым, приводят к заносу. Малейшие же неровности, наезженные колеи могут в самый последний момент вдруг бросить автомобиль в сторону, и тогда столкновения не избежать. Так что надеяться на кажущийся достаточно широким коридор не приходится. Не обманывайтесь и большим, вроде бы, расстоянием до стоящего автомобиля. Зимой прогнозировать

ГДР. Народное предприятие «Модный пояс» расширило ассортимент ремней безопасности. Их делают теперь не только из специальных тканей, но и из велюра, бархата, свиной и искусственной кожи, а также разной ширины и не-скольких цветов.

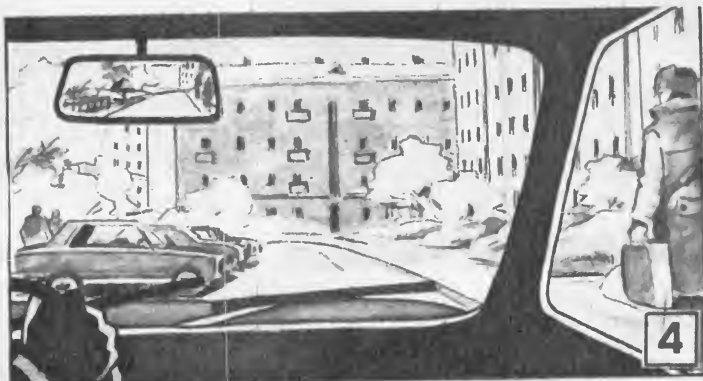
ВЕНГРИЯ. В Будапеште намечено ускоренное развитие троллейбусного сообщения. На новых венгерских троллейбусах марки «Икарус-2000» будет установлено отечественное электрооборудование. По мнению специалистов, это позволит не только сократить расход электроэнергии, но и сделать воздух столицы чище.

АВСТРИЯ. Исследования, проведенные в стране, говорят о том, что население очень беспокоит транспортный шум. Опрос показал, что почти 52% жителей австрийской столицы испытывают от него особенное неудобство днем, а около 40% — ночью. В городе резко возросло потребление снотворных средств.

ДАНИЯ. Два года назад в стране снижена максимальная скорость на автострадах до 100, а на остальных дорогах — до 80 км/ч. Как показывает статистика, эта мера полностью оправдала себя — число ДТП снизилось на 11%.

НИГЕРИЯ. Продолжается строительство трансафриканской автомобильной магистрали от Лагоса до кенийского порта Момбаса. Протяженность гигантской трассы, пролегающей от Атлантического до Индийского океана, — 5000 км. Кроме Нигерии и Кении, в сооружении дороги участвуют Уганда, Камерун, Центральноафриканская Республика и Зaire.

США. На улицах Нью-Йорка примерно каждые пять минут совершается угон автомобиля. Как указывает полиция, автомобильные кражи стали популярным



ситуацию надо на две-три секунды ранее обычного, ибо все дистанции словно укорачиваются в несколько раз. Каждая лишняя секунда на обдумывание решения все более усложняет обстановку. В предложенных условиях через 5 секунд создастся критическое положение, потому что оставшегося расстояния хватит только на экстренное торможение (остановочный путь со скорости 70 км/ч в этих условиях — 80—100 метров) и вряд ли удастся избежать заноса. Поэтому, не теряя времени, хотя на оценку обстановки 2—3 секунды, конечно, уйдет, приступайте к плавному торможению. Безусловно, не отключая двигатель от трансмиссии. Это самое благоразумное.

Ситуация 2.

Оценки: А — 5; В — 3; В — 2. Попутное столкновение следующих один за другим автомобилей у перекрестков не редкость. А зимой количество таких происшествий заметно возрастает. Вот почему в данной ситуации опасности следует ожидать не столько впереди, слева или справа (как это предполагается в решении В), а прежде всего сзади. Если бы асфальт был сухим, то 20 метров оказалось бы достаточно, чтобы остановиться перед перекрестком, и, следовательно, сделать это надо было обязательно. Такое решение не явилось бы внезапным для тех, кто едет за вами. На мокром же снегу остановочный путь автомобиля составит не менее 32 метров (в зависимости от рыхлости снежного покрова), и остановиться вы сможете в лучшем случае посреди перекрестка. Поэтому неоправданное и резкое торможение (решение В) для тех, кто позади, будет полной неожиданностью.

Когда один водитель «Запорожца», не посмотрев в зеркало заднего вида, резко нажал на тормоз, автомобиль, развернув, вынесло на перекресток, и следующая сзади «Волга» ударила его в бок, отбросила к тротуару, после чего «Запорожец» опрокинулся.

Думайте о тех, кто едет за вами! Решение В неизбежно не только неверным определением места, где возникнет помеха, и опасности для движения. Резкое снижение оборотов передает от двигателя на ведущие колеса такое тормозящее действие, что возможно занос автомобиля. А двигаясь через перекресток потихоньку, «крадучись», вы мешаете и себе, и другим водителям побыстрее освободить его.

Наибольшую безопасность в данной ситуации обеспечивает решение А, и оно не противоречит правилам движения. Ведь водители, которые при включении желтого сигнала уже не могут остановиться до перекрестка, разрешается дальнейшее движение.

Ситуация 3.

Оценки: А — 2; В — 5; В — 4. В подобных ситуациях при выборе решения следует исходить из того, что при таком состоянии атмосферы на мостах, эстакадах и других продуваемых ветрами участках дорог часто образуются наледи, гололед. Сухая проезжая часть перед мостом — коварный дезинформатор. Определить, когда под колесами оказалась уже «другая дорога» и насколько возросла опасность, на глаз довольно трудно. Для этого надо при помощи тормозов, педали «газа» или руля попробовать, как ведет себя автомобиль в новых условиях. Времени на подобные эксперименты, как и в нашей ситуации, не всегда хватает. Поэтому надо знать и постоянно помнить о «ловушках» мостов, заранее принимая меры предосторожности.

Особую опасность представляют здесь подъемы и спуски (почти все мосты в той или иной степени «горбаты»), здесь очень опасно тормозить с одновременным поворотом управляемых колес. Увеличить дистанцию, снизить скорость или принять другие предупредительные меры лучше всего до начала опасного участка (решение В). Остановившись на решении А, вы допустите две грубые ошибки. Во-первых, выбранная вами скорость не будет отвечать изменившемуся состоянию проезжей части. Остановочный путь не уложится в 41 метр, как вы думали, а достигнет 86 метров — гололед! Во-вторых, вы будете вынуждены резко тормозить на льду, к тому же двигаясь под уклон. Снизив скорость до 40 км/ч (решение В), вы обеспечите себе прежний остановочный путь, но в случае опасности тормозить все же придется экстренно, а значит, опять велика вероятность заноса.

Выл случай, когда в подобной ситуации водитель «Волги» поступил так, как сказано в решении А. Расстояния для полной остановки не хватило, естественно. Он попытался спасти положение поворотом колес, но автомобиль продолжал нести в прежнем направлении, и столкновение с притормозившей впереди машиной все же произошло.

Всегда следите за состоянием проезжей части!

Ситуация 4.

Оценки: А — 2; В — 2; В — 3; Г — 5. Дворы, внутриквартальные и другие местные проезды — это всегда зоны повышенной опасности. Надо, чтобы водители хорошо понимали это. Пешеходы и на улицах с интенсивным движением не всегда проявляют должную внимательность и осмоторительность. Во дворах же они и подавно ведут себя вольно, уверенные в полной безопасности. С такой психологией надо считаться: двор есть двор. В некоторых странах правила движения прямо требуют от водителей двигаться во дворах и по проездам вблизи жилья со скоростью пешеходов.

В наших правилах такого указания нет. Водитель должен сам выбирать скорость, которая будет соответствовать особенностям конкретной обстановки. Применительно к описанной ситуации она как раз и должна равняться скорости пешеходов. Если же продолжать движение с максимально разрешенной в городах скоростью, то любой пешеход, ребенок, случайно оказавшийся в этот момент на дороге, неминуемо станут жертвами дорожного происшествия: ведь остановочный путь составит 64 метра. Недостаточно снизить скорость до 40 км/ч (решение В): 25 метров, необходимые для остановки, тоже не меняют дела. Даже если вы будете готовы к торможению (решение В), то и в этом случае обезопасите лишь тех, кто появится перед автомобилем на расстоянии не менее 13 метров. На остановку автомобиля, даже при мгновенной в этом случае реакции водителя, уйдет около 3 секунд, тогда как пожилому человеку, а непосредственному ребенку тем более, для того чтобы оказаться перед автомобилем, хватит и 2 секунд.

Вот пример из жизни. Водитель «Жигулей» очень спешил. Ему надо было попасть к самому последнему подъезду длинного многоквартирного дома. В проезде никого не было, и он смело «нажал на газ». И вдруг из-за снежного вала метрах в 20 перед автомобилем появилась старушка. Она вышла из подъезда и, не обращая внимания на машину, не спеша направилась через дорогу к детской площадке, где оставила внука. Избежать наезда водителю не удалось.

В таких ситуациях безоговорочно правильным является решение Г. Например, при скорости 5 км/ч для остановки автомобиля понадобится только 2,5 метра.

бизнесом с большими доходами и малым риском.

ФРГ. Исследованиями установлено, что водители, в течение многих часов находясь за рулем без отдыха, рискуют упасть в так называемый секундный сон, и автомобиль может оказаться неуправляемым. Кроме того, очнувшись, водитель неоправданно резко реагирует на изменение ситуации и беспричинно тормозит. Поэтому специалисты рекомендуют выезжать в дальнюю дорогу, лишь основательно отдохнув и выпавшись. Рекомендуют также через первые 2 часа остановиться на 5 минут, выйти из машины и расслабиться. Еще через такой

же промежуток — устроить перерыв на 1—2 часа, а затем через каждый час отдыхать — по 5—15 минут. Предлагают употреблять в дороге шоколад, кекс и виноградный сахар.

ШВЕИЦАРИЯ. Создан защитный костюм для мотоциклистов. Это комбинезон из двух слоев воздухопроницаемой материи, в который вшит эластичный баллончик со сжатым воздухом. Костюм рассчитан на те случаи, когда мотоциклист вылетает из седла. При вынужденном «полете» автоматически открывается вентиль баллончика, и человек, падая на землю, оказывается застрахованным от сильных ушибов и переломов.

ШВЕЦИЯ. Ежегодно здесь около 1500 пешеходов становятся жертвами дорожно-транспортных происшествий. В большинстве случаев они получают многочисленные переломы ног от ударов бамперами автомобилей. Профессор Вертил Альдман пришел к выводу, что уменьшило бы число и тяжесть этих травм снижение расположения бамперов. Согласно действующим нормам, они сейчас возвышаются над дорогой на 45 см. По мнению ученого, при высоте 30—35 см травмы пешеходов — менее тяжелые и быстрее излечимы. Кроме того, он рекомендует изготавливать бамперы более эластичными, чтобы они были способны эффективнее смягчать толчки и удары.

РОБОТ ВМЕСТО ВОДИТЕЛЯ?

Математическая модель заменяет водителя и управляет автомобилем, совершенно не прибегая к помощи человека. Что это — реальность? Еще нет. Тогда — фантастика? Тоже нет, уже и не фантастика. Математическая модель в качестве дублера водителя, хотя и робко, но уже делает первые шаги, точнее километры, по земным дорогам.

Конечно, было бы слишком смело утверждать, что в скором времени появятся автоматические устройства, способные полностью заменить водителя, умеющие не только уверенно читать дорожную обстановку во всем ее многообразии, но и отлично разбираться в степени потенциальной опасности каждого из многочисленных объектов, ее составляющих. А ведь эти качества основа мастерства водителя, и, не переняв их, никакая самая совершенная машина не будет в состоянии конкурировать с человеком в управлении автомобилем.

Однако мы совершенно не погрешили против истины, утверждая, что автомобиль без водителя уже не фантастика. Да, он создан и существует в Московском автомобильно-дорожном институте. Правда, автомату доверяют пока лишь педали «газа» и тормоза на прямолинейных участках, а руль «дают в руки» только при движении по заранее известным и простейшим траекториям. Но и в таком, довольно узком диапазоне электронный водитель уже находит себе применение. В частности, при испытаниях автомобилей на полигонах.

Первое автоматическое устройство управления скоростью и дистанцией до ближайшей машины, движущейся в попутном направлении, действовало, на первый взгляд, почти идеально — с точностью до сантиметров держало расстояние, которое непрерывно вычислялось бортовой ЭВМ, и мгновенно реагировало на малейшее отклонение от нормы. Но столь высокая чувствительность оказалась ни к чему. Слишком частые притормаживания и ускорения автомобиля в ответ на практически совершенно не опасные изменения условий вызывали у водителя, контролирующего работу автомата, излишнюю настороженность и напряжение. Поскольку из-за непредвиденных дорожных ситуаций полностью исключить присутствие человека в автомобиле нельзя, подобный дисконфорт езды надо было устранять. Решили в бортовую ЭВМ — мозг автомата — заложить программу, соответствующую действиям отличного водителя. Подобная программа в принципе и представляет собой математическую модель — систему сложных математических уравнений, в которых неизвестными, то есть вычисляемыми, являются углы перемещений педалей «газа», тормоза, руля, а известными — скорость, дистанция и траектория движения. Эти, важнейшие для движения, параметры, в свою очередь, контролируются радиолокационными или ультразвуковыми локаторами, смонтированными на борту.

Как обычно, а еще важнее необычно, действует водитель? Скажем, неожиданно сократилась дистанция. Что делать? Просто «сбросить газ» или еще притормозить? Решение, разумеется, зависит от ситуации и принимается водителем всякий раз на основе опыта и сформировавшегося за многие годы динамического стереотипа. Другая сторона дела. Восприняли водителем дорожную ситуацию, как оказалось, свойственная нечувствительность к незначительным отклонениям скорости или дистанции от контролируемых им показателей. Но каковы величины этих зон нечувствительности? Кроме того, любой человек, и водитель в частности, всегда допускает временную задержку, воздействуя на какие-либо органы управления. А какова степень этих задержек у разных водителей? Для ответа на все эти вопросы потребовались многочисленные исследования.

Надо сказать, что работа начиналась не на голом месте. В авиации к тому времени был уже накоплен достаточный опыт моделирования деятельности пилота и доказана необходимость использования методов кибернетики. Но модель «водителя автомобиля» оказалась твердым орешком для научного поиска. В отличие от операторов, управляющих другими транспортными средствами, его действия являются ответной реакцией на

невероятное многообразие дорожных ситуаций, порой совершенно непредсказуемых. Специалистам, и автору в том числе, пришлось использовать самые современные методы технической и биологической кибернетики. Уже сегодня математическая модель водителя наделена свойствами, присущими сложнейшим кибернетическим системам, но впереди еще много вопросов, ожидающих решения.

Понятно, что испытаниями автомобилей или перевозками на ограниченных территориях не исчерпывается сфера возможного применения автомобильных роботов. Скажем, еще при проектировании автомобиля используют, если так можно выразиться, умственные способности этого создания — ту же самую математическую модель водителя — для расчета на ЭВМ оптимальной устойчивости, управляемости и плавности хода нового транспортного средства.

Совершенно другая роль отводится математической модели в перспективных автоматизированных системах управления (АСУ) дорожным движением. Там она будет представлять человека как основной элемент системы «автомобиль — водитель — дорога» (АВД). Разумеется, память ЭВМ не может хранить характерные свойства всех водителей. Но, даже ориентируясь на усредненную модель, можно, по прогнозам специалистов, добиться заметного эффекта в сокращении транспортных задержек и повышении уровня безопасности движения.

Для создания такой усредненной модели водителя необходимо всесторонне изучить множество действий самых разных типов людей за рулем, обладающих разным опытом вождения всех видов автомобилей.

Большой практический интерес представляет и построение модели «эталонный водитель», хотя само по себе такое понятие в определенной мере относительно. И тем не менее использование существующих методов кибернетики и математической статистики дает возможность набросать с высокой степенью приближения «портрет» идеального водителя. Конечно, для достижения такого сходства многим водителям пришлось провести не один сеанс «позирирования» как в дорожных условиях, так и за рулем исследовательского тренажерного комплекса. Чуткие приборы регистрировали самые незначительные изменения всех параметров движения: скорости, траектории, углов отклонения органов управления автомобилем, а также ряда информативных показателей психофизиологического состояния самого водителя. Разумеется, такой огромный массив данных мог быть обработан и проанализирован только с помощью ЭВМ.

В процессе создания математической модели эталонного водителя определялась еще одна ее возможная роль. Действительно, коль скоро мы имеем возможность объективно сравнивать мастерство водителей с образцом, то открывается реальный путь к повышению качества их подготовки.

Вот хотя бы один из возможных вариантов использования модели в учебных комбинатах. Психологи считают, что точная оценка обучаемым таких важных для безопасности движения параметров, как скорость и дистанция, может успешно отрабатываться в процессе тренировок. Эталонная модель в этом случае позволяет увидеть характер изменения навыков курсанта, а также соразмерность его ответных действий на колебания скорости и дистанции. А именно эти параметры и необходимо знать для целенаправленного управления процессом обучения.

Как видим, диапазон использования на практике возможностей математической модели водителя довольно широк, и первые шаги в этом направлении уже сделаны.

И. ГОЛЬДИН,
кандидат технических наук

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ



Большая работа в области организации и безопасности дорожного движения ведется в Узбекской ССР. В прошлом году по итогам Всесоюзного смотра Ташкент, Коканд и Чирчик были отмечены дипломами ВЦСПС и МВД СССР.

Столица Узбекистана Ташкент, который возродился после землетрясения при братской помощи всех союзных республик, стал одним из крупнейших в стране городов с огромным транспортным парком. В обеспечении его эффективной и безопасной работы значительно выросла роль технических средств. В 1974 году здесь были введены в строй первые телемеханические системы координированного управления светофорами. Они позволили сразу увеличить пропускную способность двух основных магистралей города в среднем на 65%.

По-хозяйски следит за порядком на улицах Ташкента дорожно-патрульная служба ГАИ.

На снимке: младший сержант милиции Татьяна Зоткина.

Фото Н. Шарипова

НА КОМИССИОННЫХ НАЧАЛАХ

На вопросы корреспондента «За рулем» отвечает директор московского магазина «Автомобили» В. К. АНТИПОВ

— С сентября нынешнего года порядок комиссионной продажи автомобилей и мотоциклов с коляской существенно изменен. Прежде всего, Владимир Кузьмич, хотелось бы знать, каких машин касаются эти изменения.

— Начнем с того, что владелец транспортного средства по-прежнему вправе решить сам, реализует ли он свой автомобиль или мотоцикл с коляской конкретному покупателю, выбранному по собственному усмотрению, или обезличенно. На комиссию для обезличенной продажи принимаются автомобили любых моделей, кроме гоночных, самоделок, а также моделей высшего класса. По новому положению комиссионные магазины могут приобретать подержанные легковые автомобили и их узлы также у предприятий и организаций для последующей свободной продажи населению. Изменения, о которых идет речь, направлены на то, чтобы упорядочить, упростить и ускорить реализацию подержанных машин, помочь тем, кто желает их продать, и тем, кто приобретает. Так, специализированные «АвтоВАЗтехобслуживания» теперь могут не только продавать подержанные «жигули», но и предварительно отремонтировать их, если в этом есть необходимость.

На комиссию автомобиль или мотоцикл с коляской принимается только в той местности, где он зарегистрирован. Исключения из этого правила делаются лишь в случае серьезного повреждения машины или при тяжелой болезни ее владельца. Как и раньше, перед актом продажи она должна быть снята с учета, но если владелец за 20 дней не успел сдать машину на комиссию, он обязан снова представить ее в местные органы ГАИ. Стоит, пожалуй, упомянуть и о том, что вступать в деловые отношения с комиссионным магазином вправе не только владелец автомобиля или мотоцикла, но и другое лицо, имеющее от него соответствующую доверенность.

— А каковы условия сдачи машины на комиссию?

— При обезличенной сдаче на комиссию первоначальную продажную стоимость назначает сам владелец. Верхний предел ее ограничен лишь существующей на сегодня розничной ценой на новую машину той же или аналогичной модели. В этом одно из самых главных достоинств новых правил. Если не удалось продать машину за 15 дней, ее оценивают с участием владельца. Впрочем, владелец вправе сделать это и не дожидаясь окончания 15-дневного срока. Порядок дальнейшей возможной уценки точно такой же, как и при комиссионной продаже других промышленных товаров.

— Можно ли взять свою машину обратно, сняв ее с продажи?

— Да, конечно. В любое время, если, понятно, она еще не продана. В этом случае с владельца, сдавшего машину на комиссию, взимается стоимость хранения товара: за первый месяц в размере 0,5%, а за последующие полные и неполные месяцы — 2% первоначально назначенной им самим цены.

— Каков первый опыт комиссионной торговли по новым правилам?

— Видите ли, мы работаем по-новому совсем еще небольшой срок, но кое-какие тенденции уже наметились. Новый порядок комиссионной торговли чрезвычайно быстро был принят населением. Только за первые три недели наш магазин получил на комиссию почти пятьсот подержанных автомобилей и больше трети из этого числа успел реализовать. Их владельцы, конечно, привлекает то обстоятельство, что теперь они не теряют, а, вернее будет сказать, приобретают разницу между прошлой и нынешней ценами автомобиля.

Одновременно выявилась тенденция к

некоторому, а подчас непомерному завышению продажной стоимости. Конъюнктура спроса на подержанные автомобили непостоянна, она колеблется в каких-то пределах. Кто не учитывает этого, рискует долго дожидаться продажи сданной на комиссию машины. Случается, что человек привозит к нам неисправный автомобиль, требующий серьезного капитального ремонта, назначает на него слишком высокую цену, а потом ходит жаловаться, что работники магазина не проявляют достаточной энергии, чтобы его продать. Споры нет, комиссионная торговля обладает своей спецификой, опыт у нас еще только накапливается. Однако никакой опыт не может, да и не должен использоваться на то, чтобы навязывать покупателю товар по цене, не соответствующей его реальной стоимости.

Иногда приходится выслушивать и предложения такого рода: «я, мол, уже сдал автомобиль на комиссию, а вот вам

теперь покупатель, готовый его взять. Не вдаваясь в мотивы, которыми при этом руководствуется бывший владелец, могу лишь подчеркнуть: новые правила при обезличенной продаже запрещают указывать работникам комиссионного магазина, кому именно следует продать автомобиль. Дело в том, что на подержанные машины, как, например, показывает наша практика, существуют очереди, и мы, конечно, должны удовлетворять состоящих в них людей.

Думается, что подобные случаи — не более чем недоразумения, вполне объяснимые на первых порах действия новых правил. В целом же введенный теперь порядок комиссионной торговли легковыми автомобилями и мотоциклами с коляской, безусловно, сослужит хорошую службу широким слоям населения. Как тем, кто продает свой автомобиль или мотоцикл, так и тем, у кого есть желание их приобрести.

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ

С каждым годом растет благосостояние тружеников Молдавии. Прямое подтверждение тому — постоянное увеличение парка индивидуальных транспортных средств. Сегодня каждая четвертая семья в республике имеет автомобиль или мотоцикл, мотороллер или мопед. Для обслуживания и ремонта личного транспорта в Молдавии создана сеть больших и малых стационарных СТО, мастерских, передвижных станций технического обслуживания, гарантийных пунктов, подчиненных республиканскому специализированному управлению «Автотехобслуживание». Успешно развивается здесь сервисная служба Волжского автозавода.

ВПО «Союзавтотехобслуживание» Министерства автомобильной промышленности СССР и его республиканское управление открыли первый в стране собственный фирменный магазин «Автомобили», объединивший 16 торговых точек. Годовой розничный товарооборот от продажи автомобилей фирменной сетью министерства в республике превысил 100 миллионов рублей.

Совершенствуется и структура автосервиса. Планируется строительство новой СТО на 30 постов в Тирасполе, полностью оснащенная самым современным оборудованием станция открылась в Леушанах, все больше услуг оказывает новая служба технической помощи на дорогах. В отдаленные от станций районы по заявкам местных организаций общества автомобилистов выезжают ремонтные бригады.

К прошедшему летнему сезону namного вырос участок мелкосрочного ремонта в кишиневском специализированном центре «АвтоВАЗтехобслуживания». Введена в строй поточная линия для оказания услуг транзитным автомобилистам, смонтирован диагностический комплекс.

На с ним же: пост регулировки углов установки передних колес на линии ТО транзитных машин. Здесь работает опытный автослесарь Д. Кранкер.

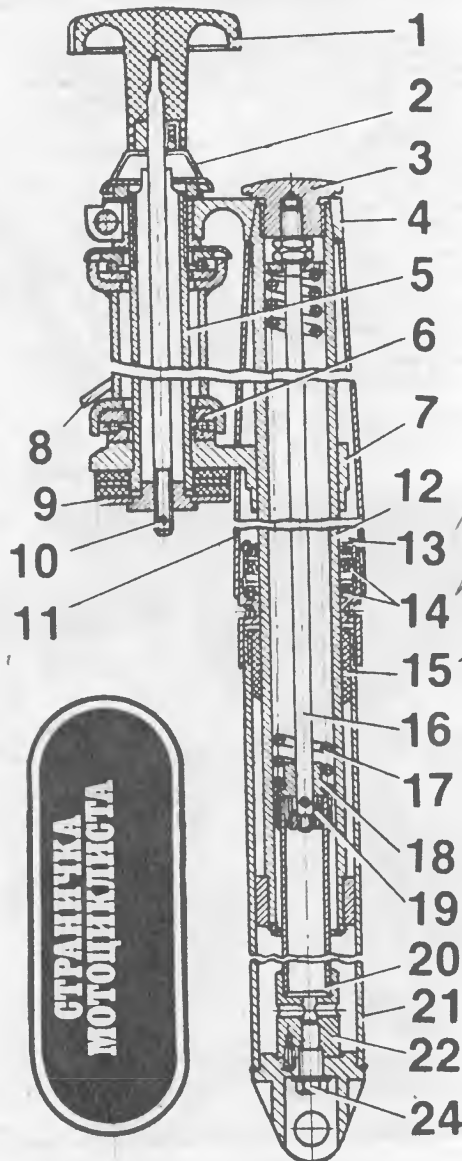
Фото А. Лыкова (ТАСС)



РЕМОНТ ПЕРЕДНЕЙ ВИЛКИ ИЖЕВСКИХ МАШИН

Нормальная работа передней вилки — это не только комфортабельная, но и безопасная езда. С неисправной подвеской переднего колеса мотоцикл плохо «держит дорогу», трудно управляется, быстро утомляет водителя.

На самых распространенных у нас стране мотоциклах ИЖ (в эксплуатации их несколько миллионов) применяется современная телескопическая передняя вилка со встроенными в перья гидравлическими амортизаторами (см. рисунок). Два одинаковых элемента — перья соединены между собой сверху мостиками, а внизу осью колеса. При наезде на препятствие колесо с ниж-



СТРАНИЧКА
МОТОЦИКЛИСТА

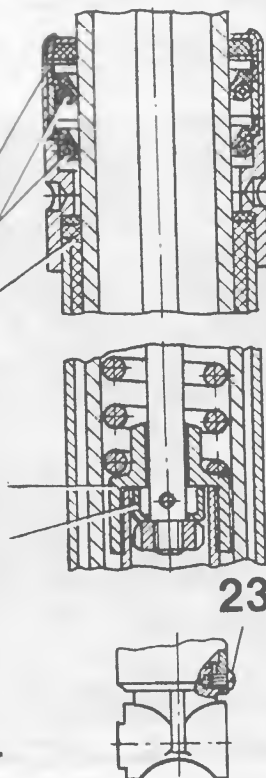
Смеси для амортизаторов	
Летом	Зимой
75% масла АС-8 и 25% трансформаторного масла или масло АС-8 (при температуре окружающего воздуха выше 25°С)	15% масла АС-8 и 85% трансформаторного масла или 50% турбинного масла и 50% трансформаторного масла или веретенное масло

ТАБЛИЦА 2
Размерные группы деталей передней вилки мотоциклов ИЖ-56, ИЖ-Ю, ИЖ-ПЗ-01, ИЖ-ЮЗ-01

№ группы	Наружный диаметр поршня, мм	Внутренний диаметр скользящей трубы, мм	Наружный диаметр втулки, мм	Внутренний диаметр втулки, мм	Наружный диаметр несущей трубы, мм; цветовой индекс
1	37,95 -0,05	38,00 +0,05	38,00 -0,05	33,00 +0,05	32,968 -0,05 без индекса
2	38,00 -0,05	38,05 +0,05	38,05 -0,05	32,95 +0,05	32,918 -0,05 красный
3	38,05 -0,05	38,10 +0,05	38,10 -0,05	32,90 +0,05	32,868 -0,05 черный
4	38,10 -0,05	38,15 +0,05	38,15 -0,05	—	— —

ТАБЛИЦА 3
Применение тросов управления при установке руля ИЖ-ЮЗ на мотоциклы моделей ИЖ-Ю2, ИЖ-Ю, ИЖ-П2 и ИЖ-П

Тросы управления	Изменение тросов		Причина изменения
	обозначение и длина старого троса, мм	обозначение и длина нового троса, мм	
Переднего тормоза ИЖ-ЮЗ, ИЖ-ПЗ Сцепления ИЖ-ПЗ (П2, П) Корректора ИЖ-ЮЗ, ИЖ-ПЗ	ИЖ-Ю сб. 12-7; 988	ИЖ-ЮЗ сб. 12-0; 1048	увеличение длины руля
	ИЖ-П сб. 12; 1090	ИЖ-ПЗ сб. 12; 1113	введение регулировки сцепления в руле
	ИЖ-П сб. 12-2; 947	ИЖ-П сб. 12-2 (шифр не изменился); 1040	увеличение длины руля



Передняя вилка: 1 — рукоятка демфера; 2 — пружина демфера; 3 — стяжная пробка; 4 — верхний мостик; 5 — валик рулевой колонки; 6 — шарикоподшипник 778706; 7 — нижний мостик; 8 — рама мотоцикла; 9 — диск демфера; 10 — шплинт; 11 — ножух; 12 — несущая труба; 13 — корпус сальника; 14 — сальник; 15 — втулка скользящей гидравлического амортизатора; 16 — поршень несущей трубы; 17 — пружина; 18 — наконечник гидравлического амортизатора; 19 — клапан штока; 20 — поршень несущей трубы; 21 — скользящая труба; 22 — стойка гидравлического амортизатора; 23 — винт для слива масла; 24 — болт.

ними трубами перемещается вверх по несущим трубам, сжимая пружины. В это время амортизаторная жидкость открывает клапаны и перемещается в верхние полости. После переезда препятствия пружины выталкивают скользящие трубы, находящаяся в них амортизаторная жидкость закрывает клапаны и перетекает вниз через кольцевые зазоры между штоками и наконечниками амортизаторов. Это замедленное перетекание жидкости гасит вертикальные колебания скользящих труб, обеспечивая плавную работу вилки, а стало быть устойчивое движение мотоцикла.

Отсюда понятно, что работа вилки зависит от количества и вязкости амортизаторной жидкости, залитой в перья, состояния уплотнений, степени изношенности втулок 15 и поршней 20.

Стуки при обратном ходе скользящих труб чаще всего свидетельствуют о недостаточном количестве жидкости или ее малой вязкости. В этом случае нужно определить, сколько жидкости залито в каждое перо. Мотоцикл устанавливают на центральную подставку, отворачивают пробки 3 и винты 23 и прокачивают по очереди каждое перо, собирая смесь в какую-нибудь мерную посуду. Если жидкость подтекала через уплотнения, подтягивают корпус сальников, меняют прокладки и за-

ворачивают винты 23. Затем перья промывают, заливая в каждое 150—200 см³ керосина и энергично поработав передней вилкой. Слив керосин, перья заправляют строго тем количеством жидкости, что указано в инструкции, и той вязкости (табл. 1), которая соответствует погоде на улице.

Если после подтягивания корпуса салыника течь не прекратилась, видимо, загрязнены или изношены его рабочие кромки. Точно определить и устранить дефект удается лишь при разборке этого узла. Ее технология подробно описана в инструкции по эксплуатации мотоцикла. Если на рабочих кромках салыников обнаружены трещины, износ или другие повреждения, они подлежат замене.

Металлические ступи в передней вилке могут появиться и из-за ослабления затяжки подшипников в рулевой колонке. При полностью ослабленном демпфере (мотоцикл стоит на центральной подставке) гайка подшипников должна быть подтянута настолько, чтобы в них не ощущалось сухого хруста и заедания, а выведенный из нейтрального положения руль должен плавно отклоняться в левую и правую сторону до упора в ограничители.

Причиной стуков может быть также износ поршней и втулок скользящих труб. Этот дефект определяют, покачивая скользящие трубы взад-вперед, когда переднее колесо вывешено. Устраняют его заменой деталей, штифовой труб и установкой ремонтных комплектов.

Втулки скользящих труб и поршни заменяют, если зазор между втулкой и несущей трубой более 0,4 мм, а между поршнем и скользящей трубой более 0,25 мм.

По наружному и внутреннему диаметрам втулки разделены на группы. Маркируют их дробным числом: в числителе обозначают группу по наружному, в знаменателе — по внутреннему диаметрам. Маркировку номера группы несущей трубы наносят на торце со стороны конуса, скользящей трубы — на наружной поверхности вблизи резьбы, а поршня несущей трубы — на торце поршня. Группы и размеры сопрягаемых деталей приведены в табл. 2. Конечно, сопрягаемые детали подбирают из одной группы.

Для большей комфортабельности и увеличения дорожного просвета в 1971 году стойка 22 гидравлического амортизатора передней вилки (деталь ИЖ-49 сб. 3-18) была удлинена по сравнению со старой на 20 мм. Поэтому при замене стойки или всей телескопической вилки необходимо устанавливать удлиненный на 20 мм гибкий вал привода спидометра СКГВ-119А1.

У мотоциклов ИЖ-ЮЗ и ИЖ-ПЗ высокий «полуспортивный» руль, более удобный для посадки и управления мотоциклом. При установке нового руля (от ИЖ-ЮЗ) на мотоцикл старой конструкции следует применять и новые тросы: переднего тормоза — деталь ИЖ-ЮЗ сб. 12-0, сцепления — деталь ИЖ-ПЗ сб. 12 (для ИЖ-П и ИЖ-П2), воздушного корректора — деталь ИЖ-П сб. 12-1, «газа» — деталь ИЖ-П сб. 12-2. Подробные данные о тросах приведены в табл. 3.

Г. МИКРЮКОВ,
инженер

г. Ижевск

ИНЖЕНЕРЫ ОТВЕЧАЮТ ЧИТАТЕЛЯМ

ЕЩЕ РАЗ ОБ «ОЗОНЕ»

Большое количество писем свидетельствует о том, что читателей продолжают интересовать особенности конструкции и применения карбюраторов «Озон». Возвращаясь к этой теме, мы попросили ответить на вопросы инженера А. ТЮФЯКОВА.

В июньском номере «За рулем» этого года были подробно приведены параметры всех элементов «озонов» моделей ДААЗ—2105 и ДААЗ—2107. Устройство и действие основных узлов (автономной системы холостого хода, отключения топлива в режиме принудительного холостого хода, пневмопривода дроссельной заслонки вторичной камеры), методы проверки и ремонта были описаны в № 12 1980 года, №№ 3 и 12 1981 года. Ответы на многие вопросы можно найти в этих публикациях. Но на нескольких моментах следует, очевидно, остановиться подробнее.

Почему в карбюраторах «Озон» завод-изготовитель отказался от подогрева напалов холостого хода?

Опыт эксплуатации прежних моделей карбюраторов ДААЗ показал, что они достаточно хорошо работали и с отключенным (то есть перекрытым) подогревом карбюратора практически во всех условиях — обледенения диффузоров не происходило. Поэтому в моделях ДААЗ—2105 и ДААЗ—2107 было решено упростить систему и отказаться от подогрева.

В чем сущность взаимодействия системы «Озон» — вакуумный распределитель зажигания? Можно ли применять их по отдельности?

Вакуумный регулятор распределителя — устройство, автоматически изменяющее угол опережения зажигания в зависимости от нагрузки на двигатель. Как известно, при изменении нагрузки соответственно меняется разрежение во впускном тракте. Разрежение передается от смесительной камеры «Озона» (через отверстие в ее стенке) к диафраг-

менному исполнительному механизму. А тот, поворачивая молоточек вокруг оси вращения кулачка, изменяет момент опережения зажигания.

Такая система более точно выдерживает наивыгоднейшие для каждого режима работы углы опережения, устанавливая их более ранними, чем старый распределитель. Естественно, что новый распределитель требует несколько обедненных регулировок карбюратора. Именно поэтому завод выпускает варианты ДААЗ—2105 и 2107, различающиеся жиклерами главной дозирующей системы, чтобы ставить их с разными системами распределителей.

Итак, какие комбинации годятся? В первую очередь, конечно, вакуумный распределитель и карбюратор, рассчитанный на работу с ним. Такой карбюратор можно применить и на моторах со старым распределителем без каких-либо переделок. Допустима и обратная комбинация, но такое сочетание неизбежно вызовет некоторое увеличение расхода топлива. Поэтому, если уж переходить на распределитель с вакуумным регулятором, нужно либо заменить и карбюратор, либо уменьшить производительность жиклера главной дозирующей системы, как сказано в июньском номере «За рулем» 1982 года на стр. 28—29.

Можно ли на двигатель ВАЗ—2103 или ВАЗ—2106 поставить карбюратор ДААЗ—2105?

Эти модели автомобилей комплектуются в последнее время карбюраторами ДААЗ—2107. Но в принципе на них можно поставить и карбюратор ДААЗ—2105. Правда, несколько меньшие сечения диффузора его первичной камеры и размер вторичной смесительной камеры обуславливают некоторое повышение расхода бензина, особенно на максимальных нагрузках.

Можно ли дополнить «Озон» с автономной системой холостого хода устройством для отключения подачи бензина на режиме принудительного холостого хода?

Да, это возможно и даже предусмотрено конструкцией карбюратора «Озон». Чтобы превратить систему в «Каскад», нужно лишь заменить держатель винта регулировки количества смеси на клапан отключения ее подачи, объединенный с корпусом диафрагменного механизма, а также установить микровыключатель системы управления и заменить часть рычагов привода дроссельных заслонок, чтобы обеспечить работу микровыключателя. Все это серийные детали «Каскада». Еще потребуются серийный блок управления экономайзером ВУЭМ-2.

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ

Начата реконструкция кутаисского автомобильного завода имени Г. К. Орджоникидзе (Грузинская ССР). Цель ее — создать новые мощности для выпуска специализированных автопоездов повышенной проходимости для сельского хозяйства. Параллельно готовится к производству самосвал-тягач КАЗ—4540, спроектированный специалистами завода и НАМИ, головного НИИ автомобилестроения в Москве. Его дизельный двигатель (160 л. с./118 кВт) на 25 процентов экономичнее карбюраторного той же мощности, а в тяжелых условиях эксплуатации он расходует на 47 процентов меньше топлива. Такие конструктивные решения, как постоянно включенный привод на все колеса, блокируемые дифференциалы, восьмиступенчатая коробка передач, обеспечивают самосвалу высокую проходимость, хорошую приспособленность к работе совместно с различными сельскохозяйственными машинами.

Так автомобилестроители отвечают на решения майского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС.

На снимке: самосвальный автопоезд во время испытаний.

Фото С. Эдигерашвили
(ТАСС)



Вся для автомобилей

Под
впечатлением
выставки

Такое название выставки, согласитесь, обязательно отзовется в сердце и каждого водителя, и тех, кто постоянно делит с ним радости и заботы, связанные не только с поездками, но и с уходом за автомобилем. Не могла оставить она безответными и работников журнала, когда в редакцию пришло приглашение главного инженера объединения «Укравтехобслуживание» И. Е. Муратова, кстати, нашего старого автора, познакомиться с ее экспозицией, являющейся своеобразным отчетом о том, что делается в республике для удовлетворения нужд авто- и мотолюбителей.

Уже сам факт ее организации, да еще с такой представительностью, как это позволила сделать Выставка достижений народного хозяйства Украины, говорит о заметном прогрессе молодой отрасли обслуживания населения — автосервиса. Это не преувеличение. Вспомним, всего десяток лет назад могла бы подобная выставка коснуться столь широкого внимания, да и вообще в состоянии ли были предприятия самых разных отраслей представить на суд потребителя столь широкий ассортимент изделий? Вряд ли. Да и вообще выставку заметили бы, скорее всего, лишь специалисты и наиболее любознательные из не очень-то многочисленного тогда отряда владельцев личных машин, а все предназначенное им уместилось в одной витрине магазина.

Принятое в девятой пятилетке реше-

ние о значительном увеличении производства легковых автомобилей для удовлетворения возросших потребностей советских людей успешно реализуется. Ныне только на Украине без малого два миллиона личных машин!

Одновременно была поставлена задача интенсивно развивать службу автосервиса и увеличить производство товаров, нужных владельцу автомобиля и мотоцикла. И вот сегодня уже можно говорить о заметных результатах выполнения этих задач. В чем помогает убедиться киевская выставка, на которой мы побывали. Ее организаторы — республиканское специализированное управление «Автотехобслуживание», республиканский совет добровольного общества автомобильщиков, объединение «Спорттовары» Министерства торговли УССР, Управление ГАИ УССР — представили сотни экспонатов, которые разместились в павильоне «Автомобильный транспорт» и на открытой площадке. Охватив взглядом планшеты, макеты, фотографии, образцы оборудования, инструмент, приспособления, различные химические препараты, сопутствующие товары, можно представить себе сегодняшнее положение дел и перспективы.

Автосервис уже получил индустриальную основу. К действующим 208 предприятиям «Укравтехобслуживания» в нынешней пятилетке прибавится еще 14. 2287 машино-постов способны обслужить половину парка личных автомобилей. К этому надо прибавить еще сеть фирменных станций ВАЗа, производящих гарантийный и платный ремонт «жигулей».

Одновременно со строительством новых предприятий автосервиса, — говорит главный инженер объединения, — наши усилия направлены на более полное и качественное удовлетворение запросов автолюбителей. Мы знаем, что далеко не всегда и не везде клиенты получают ту помощь, на которую вправе рассчитывать. Причин здесь много. Главные же — недостаток запасных частей и низкое нередко качество выполняемых работ. Некоторые детали, скажем, пороги кузова, тормозные колодки, мы вынуждены делать на своих предприятиях или заказывать на заводах в республике. Сейчас с помощью одного института осваиваем восстановление кулачков распределительного вала «жигулей» — этой дефицитной ныне детали. Качество обслуживания стремимся поднять на основе совершенствования оборудования и оснастки, организации производства и повышения квалификации всех работни-

ков автосервиса. В этой пятилетке обучение пройдет 5600 человек. Для подготовки рабочих кадров создано два профессионально-технических училища — в Киеве и Донецке на 480 человек каждое».

Пока мы беседуем, посетители с интересом рассматривают образцы оборудования СТО. Чувствуется, что многие из них видят эти великолепные стенды и установки впервые, удивляются их возможностям и проникаются, очевидно, доверием к автосервису. Ну что ж, значит, появятся новые посетители на участках диагностики и обслуживания.

Прислушиваясь к оживленной беседе у портретной галереи. Здесь группа явно приезжих людей (как оказалось, из Запорожья). Среди фотографий лучших работников автосервиса посетители узнали своего земляка И. М. Волховитина. Он возглавляет лучшую комсомольско-молодежную бригаду, услугами которой эти автолюбители пользовались не раз.

В результате внедрения бригадной формы организации труда улучшилось использование оборудования, повысилась производительность труда, снизи-

1. Украинские автошколы располагают современными средствами обучения — от элктронных стендов до тренажеров (на снимке). Они помогают ускорить освоение профессиональных навыков и сэкономить топливо благодаря соответствующему сокращению часов учебной езды.

2. В каждом областном центре при головной СТО имеются пункты технической помощи. Они снабжены буксирными тележками, позволяющими транспортировать неисправный автомобиль любой модели.

3. Все большее место в номенклатуре автопринадлежностей занимают специальный инструмент и приспособления для самостоятельного обслуживания и ремонта автотехники.

4. Декоративные колпаки для колес подвержены влиянию моды не меньше, чем одежда. Ныне наиболее популярны детали с пластмассовыми вставками.

5. Некоторые образцы зарядных устройств — обязательного компонента личного гаражного хозяйства.

6. Прицепы «Сниф» в грузовом и дачном вариантах пользуются на Украине неизменным спросом.

Фото Г. Берегового



лась текучесть кадров, улучшился морально-психологический климат в коллективах. В настоящее время в автосервисе работают 680 бригад». Этот текст на планшете, возможно, не каждый посетитель прочтет и оценит, но специалист поймет, какая большая и полезная работа проделана. Теперь бригадир отвечает за все, что делается с автомобилем, и вместе с советом бригады оценивает вклад каждого и, соответственно, его заработок. Бракодел, лентяй, недобросовестный человек в бригаде не удержится. А значит, наш с вами заказ будет выполнен быстро и хорошо. Ответственность за это несет конкретная бригада.

Экспозицию сопутствующих товаров мы осматриваем вместе с начальником отдела украинского объединения «Спорттовары» В. Н. Бодяковым. Вспоминаю, что на ежегодной оптовой ярмарке в Москве бросалось в глаза обилие товаров, представленных этим объединением. Вот и здесь их около двухсот. «Это только малая часть того, чем мы торгуем», — говорит наш гид, — ныне 640 предприятий 70 министерств и ведомств страны вырабатывают более 3000 наименований товаров спортивно-туристского назначения, автопринадлежностей и запасных частей. Постоянно расширяется их ассортимент. Только в прошлом году в нашей республике был освоен выпуск 69 новых изделий. И все-таки спрос растет быстрее и на ряд товаров пока еще не удовлетворяется». — «Наверное, в их числе прицепы к автомобилям?» — спрашиваю я, зная по письмам в редакцию, как трудно их приобрести во многих регионах. «Конечно. Их выпускают два завода «тираном» всего в несколько тысяч. Нам достается только 500—600 штук грузовых «скифов». Это капля в море». — «А почему в республике не делают их?» — «Из-за ведомственных неувязок», — огорченно отвечает руководитель отдела. — «Прицеп изделия довольно сложные. В него входят некоторые стандартные узлы и детали, выпускаемые Министерством автомобильной промышленности. Получить их на комплектацию прицепа трудно. Кроме того, много времени уходит на согласование документации в многочисленных инстанциях, испытания и утверждение образцов».

Ныне, когда страна приступила к осуществлению Продовольственной программы, грузовой прицеп к легковому автомобилю становится большим помощником сельского труженика. На нем можно перевозить корма, стройматериалы для приусадебного хозяйства, его продукцию вместо того, чтобы пользоваться грузовиками, которые вынуждены выделять для этого в колхозах и совхозах, отрывая их от «прямых обязанностей». И в этих условиях, представляется, надо как можно оперативнее наладить выпуск грузовых прицепов к легковым машинам, способных двигаться не только по хорошим дорогам (как «Скиф» с его узкими шинами), но и по грунтовым сельским.

Приходится еще раз возвратиться к вопросу о недостаточной координации в производстве товаров для автолюбителей. Только на Украине, например, зарядные устройства для аккумуляторов выпускают 12 предприятий и каждое — своей конструкции. А по стране? Наверное, было бы целесообразнее определить, скажем, пяток лучших образцов (от самого простого и дешевого до сложного и более дорогого) и организовать их выпуск в достаточном количестве на предприятиях, где это будет проще и рентабельнее. И так — по другим, наиболее массовым товарам: огнетушителям (ими, например, способен удовлетворять потребности один завод на Украине), знакам аварийной остановки, сигнальным фонарям и т. д. Если раньше, в первые годы массовой автомобилизации перед промышленностью стояла задача обеспечить автолюбителей необходимыми принадлежностями вообще, то теперь, когда она в основном решена, жизнь требует централизованного планирования их производства и реализации.

Девиз времени — экономика должна быть экономной — касается и этой области производства. Ведь объем продаж населению автомотопринадлежностей в целом по стране составляет несколько миллиардов рублей. Это и свидетельство наших успехов и сигнал о необходимости совершенствовать дело.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
спецкор «За рулем»

г. Киев

РАСПРЕДВАЛ И КРЕСТОВИНА

Преждевременный выход из строя распределительных валов и крестовин на «жигулях» — одна из причин резкого возросшего спроса на эти детали. Многие читатели «За рулем» обращаются в редакцию с вопросом о том, чем обусловлена недостаточная долговечность, как продлить сроки их службы. Обобщив официальные ответы завода на письма читателей, познакомившись с мнением отдела анализа дефектов объединения «АвтоВАЗтехобслуживание», мы предлагаем здесь владельцам «жигулей» точку зрения заводских специалистов с нашим комментарием.

Средний ресурс распределительных валов, по данным завода, составляет 70 тысяч километров, передней крестовины карданного вала — 90 тысяч, а задней — 60 тысяч. Нередки случаи, когда распределительные валы нормально работают и 100—150 тысяч километров. Как и у всех высокофорсированных двигателей, газораспределительный механизм вазовских моторов очень нагружен.

На величину нагрузок, действующих в паре «кулачок — рычаг», влияет не только жесткость клапанной пружины. Ее усиливает обязательное для всех пружинных систем, работающих с переменными нагрузками, резонансное колебание пружины и подвешенного на ней клапана, которое за один оборот распределительного вала успевает несколько раз толкнуть рычаг навстречу рабочей части кулачка, тем самым создавая дополнительную силу, стремящуюся раздвинуть тонкую масляную пленку между этими деталями. Если в мотор залито масло плохого качества, то вполне возможно, что оно не выдержит нагрузок, возникших в зоне трения, масляная пленка разрушится и возникнет сухой контакт двух металлических поверхностей, прижимающихся одна к другой с удельной нагрузкой около 200 кгс/мм². При таких условиях даже за крошечный промежуток времени температура в месте контакта деталей может вырасти до 900—950°С, что тут же вызовет сваривание и немедленный задиры шлифованных до высокой чистоты поверхностей. Дальнейший процесс разрушения, или износ кулачка и рычага, с этого момента будет проходить чрезвычайно интенсивно.

Такое же явление сухого трения может

возникнуть, если на двигателе стоит старый, выработавший ресурс масляный фильтр, у которого дренажный клапан перестал держать масло в корпусе. Чтобы заполнить такой фильтр маслом, насосу потребуется до 10 с при условии работы мотора на холостых оборотах. Давление масла в магистралах и между работающими деталями в этот период будет равно нулю, о чем красноречиво скажет сигнальная лампа на щитке приборов.

Безусловно, отрицательное влияние на долговечность самых нагруженных деталей двигателя оказывает загрязненное масло. И здесь надо в первую очередь отметить роль масляного и воздушного фильтров. От их исправности и правильной установки в корпусе воздушного фильтра, исключающей подсос неочищенного воздуха, полностью зависит содержание в масле абразивных частиц и доступ их к трущимся парам.

С «возрастом» автомобиля и по мере естественного падения давления масла на работоспособности пары «кулачок — рычаг» будет заметно сказываться отрицательное влияние езды на малых оборотах, когда распределительный вал начинает испытывать масляное голодание.

Ресурс крестовин карданных валов у «жигулей» зависит от многих причин. Немалое влияние на его снижение оказывает стиль езды. Резкое включение сцепления, интенсивные разгоны и торможения двигателем, создающие большие знакопеременные нагрузки на шипы крестовин и иголки подшипников, существенно снижают долговечность этих деталей. Но, конечно, главная причина интенсивного износа — нарушение уплотнений на шипах, вымывание из подшипников смазки и попадание в них грязи и воды.

Перечисленные явления происходят при езде по грязным грунтовым дорогам с глубокими колеями, где от контакта карданных шарниров с землей повреждаются резиновые уплотнительные кольца на крестовинах; во время движения по глубоким лужам и бродам; при мойке днища автомобиля и карданного вала водой из шланга с высоким давлением.

Уплотнительные кольца легко повреждаются в процессе обслуживания и ремонта автомобиля, если при монтаже агрегатов вращать карданный вал каким-либо металлическим рычагом, вставленным между вилками его шарниров. Долговечность подшипников с нарушенным уплотнением падает катастрофически.

Вышедшие из строя крестовины надо заменять только новыми в комплекте с подшипниками. При этом обязательно соблюдение технологии ремонта и применение специального инструмента, обеспечивающих точную сборку деталей без повреждения.

Эксплуатация автомобиля с изношенной крестовиной и разрушенными подшипниками в шарнире приводит в конце концов к выходу из строя подшипника ведомой шестерни в редукторе заднего моста и промежуточной опоры. Возможно и необратимое повреждение вилки, что влечет за собой замену уже всего карданного вала, а не только крестовины и подшипников.

Как показывает водительский опыт, есть простые средства защитить карданные шарниры от повреждения и продлить срок их службы. О них журнал рассказывал в разделе «Советы бывалых» («За рулем», 1981, № 8). Не прекращает работ по увеличению ресурса распределительных валов и карданных шарниров Волжский автозавод. В настоящее время идет подготовка к производству крестовин с пресс-масленками, которые будут устанавливаться на машину ВАЗ-2121, работающую в самых сложных дорожных условиях.

Произошли изменения и в производстве распределительных валов. Учитывая нестабильное качество масла, которое автолюбители заливают в моторы, специалисты завода разработали и внедрили новые технологические процессы термообработки распределительных валов и рычагов привода клапанов. Ресурс деталей, изготовленных по новой технологии, превысил 100 тысяч километров, и ими уже комплектуются автомобили, собираемые на заводских конвейерах.



Почему на некоторых автомобилях аккумуляторная батарея живет пять лет и дольше, а на других, которых, к сожалению, большая часть, три-четыре года? Владельцы батарей-должителей, а среди них встречаются даже восьмилетки, обычно отвечают, что постоянно следят за их состоянием, как предписано инструкцией. То есть проверяют и доводят до нормы плотность электролита и его уровень, заряжают и содержат батарею в чистоте.

Что же мешает каждому автолюбителю выполнять эти, как будто простые работы, сохраняющие и немалые личные и государственные средства, и время, затрачиваемое потом на приобретение дефицитной ныне батареи?

В первую очередь — беспечность. Ведь если двигатель быстро и легко пускается, а летом так бывает почти у всех, полагают, что батарея в порядке и во внимании не нуждается. На самом же деле это мало говорит о ее фактическом состоянии — пуск при столь благоприятных условиях не требует заметного количества электроэнергии, а стало быть, не выявляется, сколько ее вообще содержит батарея. Об этом узнают с наступлением холодов. После двух-трех безуспешных попыток пустить двигатель, к великому удивлению незадачливого водителя, стартер отказывается вращать коленчатый вал. В раздражении он тащит ее на заряд, а потом, если она взбодрилась, успокаивается — все в порядке.

Нет! Значит, и летом она находилась в полужарженном состоянии, а это сильно сократило ее жизнь. Еще один-два таких периода — и батарея вообще выйдет из строя: естественные и необратимые процессы, снижающие ее энергоемкость, идут тем интенсивнее, чем больше и дольше она разряжена.

Степень заряженности обычно контролируют ареометром по плотности электролита, но делают это от случая к случаю, обычно когда прижмет. Между тем судить о заряженности батареи можно не только по этому показателю, но и по так называемой равновесной ЭДС (электродвижущей силе). Наш читатель инженер Б. ТЫШКЕВИЧ из Челябинска предлагает вниманию автолюбителей простые и доступные устройства для такого контроля, помогающие продлить жизнь аккумулятора.

Сначала рассмотрим таблицу, отражающую известную зависимость плотности электролита и равновесной ЭДС свинцового аккумулятора от степени его заряженности (влияние температуры в диапазоне от +50 до -30°С очень невелико, поэтому им можно пренебречь). Измерить столь малое изменение напряжения обычным вольтметром не удастся. Задачу можно решить расширением рабочего участка шкалы, применяя в измерительном устройстве пороговые элементы, как показано на схеме (рис. 1).

Здесь их роль выполняют стабилитроны Д1 и Д2. По достижении напряжения стабилизации они обратно пробиваются. При этом происходит резкое увеличение тока без изменения напряжения. Встречное включение стабилитронов позволяет уменьшить температурную нестабильность.

Напряжение, поданное на вход прибора, распределяется между резистором R1 и стабилитронами Д1 и Д2. Поскольку на стабилитронах выделяется всегда постоянное напряжение, на резисторе остается разность между входным напряжением и постоянной величиной. Таким образом, измерительный прибор (ИП) показывает не величину напряже-

для долгой службы БАТАРЕИ

ния, поданного на вход устройства, а только ее изменение. Это позволяет на порядок увеличить точность измерения по сравнению с обычным вольтметром.

В качестве измерительного прибора можно использовать вольтметр, тестер и другие подобные устройства, шкала которых рассчитана на 1—3 В. Ее можно проградуировать в процентах заряженности, в единицах плотности электроли-

Рис. 1. Принципиальная схема прибора.

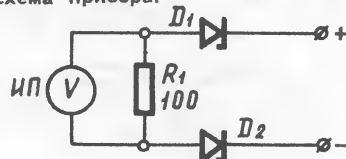


Рис. 2. Схема с тахометром.

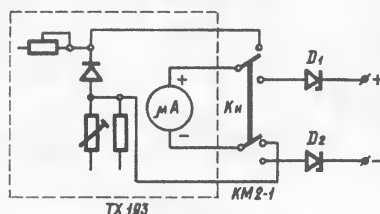
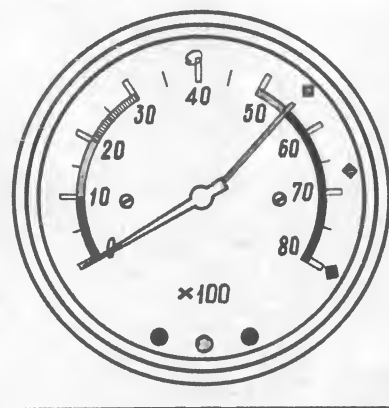


Рис. 3. Градуировка шкалы тахометра.



Степень заряженности батареи, %	Плотность электролита, приведенная к 15°С, г/см³	Напряжение на одном аккумуляторе, В	Напряжение на выводах батареи, В
100	1,28	2,12	12,72
75	1,24	2,09	12,54
50	1,20	2,05	12,30
25	1,15	2,00	12,00

та, в вольтах или иметь несколько шкал одновременно.

Стабилитроны подбирают из числа Д808—Д811, Д814А, Д814Б, Д814Г в зависимости от используемого вольтметра таким образом, чтобы при напряжении 12,8 В стрелка прибора отклонялась почти на всю шкалу.

Прибор можно выполнить в виде переносной конструкции или встроить его прямо в панель автомобиля. В этом случае на время измерения прибор подключают к аккумулятору через кнопку.

На «Жигулях» с тахометром в качестве вольтметра можно использовать его миллиамперметр (рис. 2). При этом благодаря большому углу отклонения стрелки появляется возможность контролировать не только степень заряженности батареи, но и работу регулятора напряжения. Переделка тахометра несложна. Аккумулятор развальцовывают металлический ободок, скрепляющий корпус прибора. Извлекают из корпуса стрелочный указатель. Отворачивают два винта, крепящие шкалу, и, сдвинув ее в сторону, получают доступ к электронной схеме тахометра (для большего удобства можно снять стрелку и шкалу — ред.). Паяльником с длинным тонким жалом отпаивают от платы два провода, идущие от миллиамперметра, и на их место припаивают два длинных тонких провода. Провода, идущие от миллиамперметра, удлиняют и все четыре провода выводят наружу через отверстие в задней стенке пластмассового корпуса. После этого устанавливают измеритель в корпус и собирают схему согласно рис. 2.

Собранный прибор градуируют при помощи источника постоянного напряжения и вольтметра высокого класса точности, например цифрового. Подав на прибор напряжение 12,72 В, подбором стабилитрона Д1 из числа указанных выше добиваются отклонения стрелки тахометра до деления, соответствующего примерно 3000 об/мин. Мягким карандашом отмечают на шкале положение стрелки, а затем — еще две точки: при напряжении 12,54 В и 12,30 В. Из тонкой бумаги красного, желтого и зеленого цветов вырезают полосы шириной около 1 мм и наклеивают их на шкалу тахометра между полученными отметками, как показано на рис. 3. Таким образом, зеленый сектор обозначает нормальную заряженность аккумулятора (от 100 до 75%), желтый — пониженную (от 75 до 50%) и красный — недопустимо низкую (менее 50%). Для увеличения срока службы аккумулятора необходимо поддерживать его в состоянии заряженности не менее 75%.

Переделанным прибором можно проверить и работу регулятора напряжения. Для этого достаточно отметить на шкале маленькими кусочками цветной бумаги еще три точки — при 13,8 В, 14,0 В и 14,2 В, а также соответствующие им секторы (на рис. 3 — правая сторона шкалы).

После тарирования окончательно собирают тахометр. Завальцовывать ободок можно плоскогубцами, подкладывая на лицевую сторону кусочек твердой резины, чтобы не оставалось следов от инструмента. Кнопку устанавливают на панели приборов, например с правой стороны от спидометра, симметрично рукоятке сброса на ноль в счетчике суточного пробега.

Процедура измерения заряженности аккумулятора таким прибором очень проста. Достаточно при неработающем двигателе нажать кнопку, и по отклонению стрелки тахометра вы определите заряженность аккумулятора. Если нажать кнопку при работающем двигателе, стрелка тахометра покажет напряжение, на которое отрегулирован регулятор напряжения. При отпущенной кнопке тахометр, как обычно, показывает обороты двигателя.

В заключение отметим, что определение заряженности аккумулятора по величине равновесной ЭДС имеет некоторые ограничения. Дело в том, что ЭДС батареи зависит от ее предшествующего состояния и может отличаться от равновесной на величину ЭДС поляризации. Поэтому проверить надо «отдохнувшую» батарею, то есть после того, как она некоторое время бездействовала. Скажем, выдержка в течение часа после остановки двигателя позволяет замерить заряженность с точностью до 5%.

Полезно взять за привычку каждое утро перед пуском двигателя, а если машина не эксплуатируется, — раз в месяц нажать кнопку и проверить состояние батареи.

МАГНИТНОЕ ПОЛЕ И РАСХОД БЕНЗИНА

«В настоящее время самым актуальным вопросом является экономия топлива», — так начал свое письмо в журнал читатель В. Сизоненко из Краматорска. Эта мысль, по-разному выраженная, занимает все большее место в обширной почте «За рулем». Автомобилисты интересуются теоретической стороной дела, просят дать практический совет, делают опыты, вносят предложения. Широкий резонанс получили у читателей материалы о приемах экономичного вождения. Все это радует и свидетельствует о том, что экономия топлива во все большей мере становится общим делом водителей. Они справедливо видят резервы сокращения расхода бензина в правильной регулировке систем питания и зажигания, в контроле за техническим состоянием ходовой части, в умелых приемах управления автомобилем, установке контрольных приборов, сигнализирующих о расходе топлива.

Но порой случается, и нередко, в среде автомобилистов начинают бродить те или иные модные, назовем их так, веяния, которые без особого на то основания будоражат умы, суля большой эффект при минимальных усилиях и затратах. Многие уже было: в бензобак сыпали нафталин, под карбюратор помещали конусы с многочисленными дырочками, сетки, струны, устанавливали вращающиеся крыльчатки. Понять всех, кто следовал этим веяниям, можно: так хочется получить весомый результат! Нельзя, однако, забывать, что каждое такое вмешательство в автомобиль оправдано только тогда, когда основано на знании теории, подкреплено результатами объективных экспериментов. Серьезный научный подход особенно важен, когда речь идет о предложениях, которые действительно содержат элемент новизны и обещают эффект. В данном случае хотелось бы затронуть живо интересующую многих автомобилистов проблему омагничивания топлива.

Различные идеи по влиянию магнитного поля на физические свойства жидкости существуют в технике. И патентов на эту тему, в том числе применительно к моторному топливу, имеется довольно много. Но патент гарантирует оригинальность идеи, а не ее эффективность, и не содержит результатов физических исследований, объясняющих суть воздействия магнитного поля, скажем, на бензин. Тем не менее стремление применить омагничивание топлива для улучшения его свойств весьма устойчиво, и, естественно, находятся разработчики реальных конструкций, утверждающие, что ими получен положительный результат. Как правило, результат этот основывается на убежденности и личных оценках автора, не имеющего в своем распоряжении средств объективного контроля. Но одного эмоционального фактора в век науки и техники недостаточно. Нужны выверенные эксперименты, объективные данные.

Такие эксперименты были организованы на базе нескольких лабораторий НАМИ с участием сотрудников редакции. Испытываемая конструкция — постоянный магнит кольцевой формы, надеваемый на бензопровод так, что через его магнитное поле проходит весь бензин, подаваемый в карбюратор. Автор предложения — не автомобилист-профессионал, но высококлассный специалист по радиотехнике, хорошо знающий конструкции магнитов и их свойства. Опыт решено было провести на серийном «Москвиче-2140», поскольку именно на этой модели автор применял свое устройство. Поскольку нужен результат, не вызывающий сомнений, для опыта был избран стенд с беговыми барабанами, оснащенный регистрирующей аппаратурой.

Итак, эксперимент. Тщательно проверенный автомобиль установлен на стенд, все агрегаты его полностью прогреты. По специальной программе, включающей все реальные режимы работы двигателя имитируется езда в городском цикле. Вначале автомобиль испытывается без магнитного устройства. Все показатели состава отработавших газов в пределах нормы, не вызывает сомнения и итоговый расход топлива — 10,5 л/100 км. Следующий опыт — с магнитом, который автор устанавливает собственноручно. Результаты, к сожалению, разочаровывают: состав выхлопных газов практически не изменился, расход топлива — 10,6 л/100 км, попросту, прежний — разница в пределах точности замера. Все

повторные опыты, включая опробование устройства с магнитным полем большей напряженности, картины не меняют. Не влияют на результаты и переоразивание магнита «задом наперед», и установка двух магнитов. Приходится констатировать: омагничивание бензина, подаваемого в карбюратор, не оказало влияния на топливно-экономические показатели автомобиля.

Другое устройство, подлежащее проверке, — магнитная проставка, устанавливаемая под карбюратор. Здесь магнитное поле должно действовать на топливо, находящееся в распыленном состоянии, иными словами — непосредственно на рабочую смесь. Устройство разработано группой авторов — специалистов в области приборостроения. По согласованию с ними подопытным на этот раз был серийный ВАЗ-2101 с карбюратором 2101-1107010-03, технология эксперимента полностью оставлена прежней.

До этого авторы опробовали свою конструкцию в НИИавтоприборов, где испытания с двигателем ВАЗ-21011 проходили на моторном стенде. Поочередно пробовали варианты с обычным карбюратором и «Озоном», меняя проставки с различной напряженностью магнитного поля. Результаты эксперимента в целом эффекта не показали, но и не удовлетворили авторов полностью: если с «Озоном» применение проставок совершенно не дало разницы, то с обычным карбюратором в отдельных опытах она появлялась, составляя примерно 2—3% по расходу топлива. Конечно, для практических целей это маловато, но, во всяком случае, интересно. Однако моторный стенд, хотя и является тонким инструментом, не дает полной имитации движения на дороге. Поэтому для окончательного суждения потребовался еще и эксперимент в НАМИ — «городские циклы» на беговых барабанах.

Испытываются две магнитные проставки — те, которые на моторном стенде были возмущателями спокойствия. Скажем сразу: разницы в результатах не получилось, несмотря на многократное повторение эксперимента (дабы исключить возможные неточности). Все различия в отдельных опытах, как по оценке расхода топлива, так и по составу отработавших газов, укладывались в погрешности замеров, допустимые при испытаниях подобного рода.

Так что же, магнитное поле никак не влияет на физические свойства жидкого топлива? Нет, этого утверждать нельзя. Как-то, вероятно, влияет. Но вот достичь практического результата теми сложными и не содержащими особой новизны способами, которыми сейчас пытаются это сделать некоторые автомобилисты, невозможно. Задача далеко не проста и требует, видимо, фундаментальных исследований ученых, промышленных разработок и испытаний устройств, которые были бы созданы на базе этих исследований, разумеется, если они дадут обнадеживающие результаты. Автомобилистам же целесообразнее не заниматься поиском вслепую, а направить свою энергию в первую очередь на те резервы экономии топлива, которые открыты каждому. Речь, повторяем, идет о методах экономичного вождения и повышения качества регулировки и контроля всех жизненно важных для автомобиля систем.

И еще, пользуясь случаем, хотелось бы сделать одно замечание. Если сравнить технический уровень двигателей, скажем, довоенной «эмки» и современной «Волги», то отмечаешь разительные перемены. Так вот, эти перемены, в частности, обеспечили снижение минимального удельного расхода топлива по внешней характеристике примерно на 25%. Большим многолетним трудом даются эти проценты. Мы же зачастую проявляем столь восторженный оптимизм по поводу некоторых самодельных приспособлений, что диву даемся. Кому не приходилось слышать разговоры насчет какого-нибудь «хитрого винтика», который сделал сосед по гаражу в своем карбюраторе и уменьшил на треть расход бензина. Ну, думаете вы, насчет трети он, пожалуй, перегибает, но четверть-то, скорее всего, есть. Как бы достать такой винтик?

Не будем забывать, что технические чудеса заманчивы, но эффективная экономия топлива — это главным образом результат будничного повседневного внимания к автомобилю. И вот на это прежде всего давайте ориентироваться.

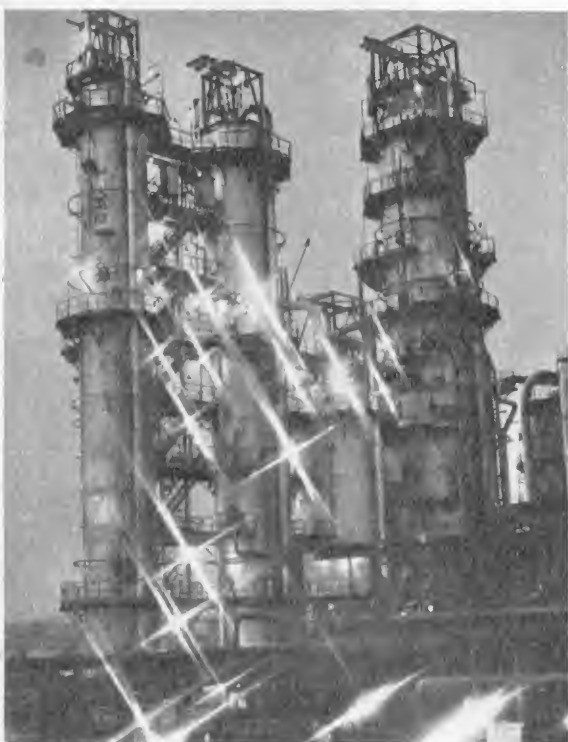
ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ

Азербайджан — старейший в нашей стране поставщик нефти. Сегодня республика дает в год более 14 миллионов тонн этого важнейшего вида сырья. Пока половина его идет на мазут. Для увеличения производства автомобильного топлива в год 60-летия образования Союза ССР на бакинском нефтеперерабатывающем заводе имени XXII съезда КПСС введен в строй новый технологический комплекс. Он рассчитан на первичную переработку нефти и уже дал первый бензин. Управление процессами в реакторах комплекса полностью автоматизировано и осуществляется с одного диспетчерского пульта. Совершенная технология переработки сырья позволит предотвратить загрязнение воздушного бассейна города производственными отходами.

Выступая в Баку на торжественном заседании, посвященном вручению Азербайджанской ССР ордена Ленина, Леонид Ильич Брежнев отмечал, что в республике своевременно сданы в эксплуатацию важные объекты нефтеперерабатывающей промышленности. Новый технологический комплекс — один из таких объектов.

На снимке: действующее сооружение нового нефтеперерабатывающего комплекса.

Фото О. Литвинова (ТАСС)



Сектор испытаний «ЗА РУЛЕМ»

ПРОДЛЕНИЕ СРОКА ДЕЙСТВИЯ УДОСТОВЕРЕНИЯ

Как известно, некоторые категории водителей, в частности инвалиды, а также достигшие 60-летнего возраста (женщины 55-летнего), должны чаще, чем остальные, проходить медицинское переосвидетельствование. Многие читатели спрашивают, значит ли это, что так же часто, например, через каждые два года, придется заменять водительское удостоверение или срок его действия может быть просто продлен.

Отвечая на эти вопросы, работник Центрального экзаменационно-регистрационного бюро при МВД СССР В. Сорокин пояснил, что в таких случаях надо руководствоваться приказом МВД СССР от 26 ноября 1980 года. Он разослан во все подразделения Госавтоинспекции и определяет порядок выдачи и замены водительских удостоверений.

В соответствии с этим приказом, водителям, достигшим 60-летнего возраста (женщинам 55-летнего), инвалидам Великой Отечественной войны и другим инвалидам из числа военнослужащих, инвалидам труда и с детства; стажированным водителям-профессионалам — инвалидам, имеющим ограничения в отношении управления транспортными средствами, срок действия единого водительского удостоверения периодически продлевается. При этом в графе «Для особых отметок» делается соответствующая запись на основании представленных медицинских справок. Другими словами, заменять водительское удостоверение после каждого медицинского переосвидетельствования не требуется.

АВТОМОБИЛИ НА ЭКСПОРТ

Вопросы, содержащиеся в письмах Е. Ушакова (Вологда), Н. Никисеева (Ставропольский край), Т. Шелудченко (Новокузнецк), повторяются из года в год: сколько и в какие страны продано советских легковых автомобилей. За ответом мы, как и раньше, обратились к статистическому сборнику «Внешняя торговля СССР в 1981 году» (М., Финансы и статистика, 1982).

За 1981 год на внешний рынок поставлено 253 041 легковой автомобиль, а кроме того, 16 230 в разобранном виде для монтажа в стране-импортере.

Наибольшее количество советских легковых машин приобрела ВНР — 28 082 штуки. В десятку ведущих покупателей вошли: Франция — 24 072, ПНР — 20 315, СФРЮ — 19 921, Канада — 16 411, НРБ — 16 132, Бельгия — 14 870, Англия — 13 964, Финляндия — 11 313, ЧССР — 10 071.

45-МЕТРОВАЯ ЛЕСТНИЦА НА МАШИНЕ

Ленинградец С. Рожков просит сообщить, какие из пожарных лестниц, выпускаемых советской промышленностью, обладают наибольшей высотой подъема.

Самая длинная из выпускаемых советской промышленностью пожарных лестниц на автомобильном шасси — это АЛ-45. Она применяется для обслуживания зданий и сооружений высотой до 16 этажей. Эта автолестница сложнее по устройству и дорожке наиболее распространенной АЛ-30 на шасси ЗИЛ-131.

Установка АЛ-45 имеет лестницу с наибольшим углом подъема 75° и длиной (без дополнительного колена) 45 метров. Она монтировалась на шасси КраЗ-257, а недавно разработана конструкция 45-метровой лестницы на шасси ЗИЛ-133Л1.

БСК НЕ ЗАМЕНИТ «НЕВУ»

«В продаже часто бывает тормозная жидкость БСК, пригодная для использования на автомобилях, не имеющих дисковых тормозов», — пишет автолюбитель А. Дзерва из города Лиепая. И далее спрашивает, чем объяснить запрет на использование жидкости БСК в дисковых тормозах и что может произойти, если залить ее вместо «Невы».

Тормозная жидкость БСК составлена из бутилового спирта и касторового масла. По своим вязкостно-температурным свойствам она пригодна для работы в тормозных механизмах с относительно невысокой рабочей температурой. При низких температурах может происходить вымерзание касторового масла и очень сильное увеличение вязкости жидкости. При сильном же ее нагревании, возможном в дисковых тормозах, бутиловый спирт закипает и в тормозной системе образуются паровые пробки, приводящие к резкому падению давления в системе и отказу тормозов.

Тормозная жидкость «Нева» создана на основе гликоля. Она не расслаивается на составные части при морозе до минус 50°С и закипает только при температуре выше 190°С. Эти качества позволяют заправлять «Невой» тормозные системы автомобилей в любых климатических поясах.

ТОЛЬКО В СПЕЦИАЛЬНЫХ ФАРАХ

В почте журнала нередко встречаются просьбы рассказать о том, как правильно установить в обычные фары галогенные лампы. Мы попросили ответить на этот вопрос начальника отдела электрооборудования УГК ВАЗа кандидата технических наук Л. Вайнштейна.

Преимущества фар с галогенными лампами сейчас не вызывают сомнений. Многие заводы в мире снабжают свои автомобили этими мощными источниками света. Но такие фары способствуют безопасности движения только в том случае, когда, во-первых, правильно отрегулированы, а во-вторых, специально предназначены для галогенных ламп.

Дело в том, что эти лампы требуют специального патрона, и в обычную фару их можно поставить лишь при помощи переходника, который обязательно сместит нить накала лампы из расчетной точки в отражателе. А значит, возрастет слепящее действие фары. Кроме того, долговечность обычной фары, в которую установлена лампа Н4 (галогенная), резко снизится, так как рабочая температура этой лампы на 30—35% выше, чем та, на которую рассчитано лаковое покрытие обычного рефлектора.

Поэтому галогенные лампы можно и нужно применять только в сочетании с предназначенными для этого фарами, на рассеивателях которых есть маркировка НСР и надпись «HALOGEN». Такие фары устанавливаются на ВАЗ—2105, ВАЗ—2107 и ГАЗ—3102.

СТАТЬИ ОБ «ИЖ-ПЛАНЕТЕ» СПОРТ»

Мотоциклист О. Панасюк из Иваничевского района Волынской области интересуется, что было опубликовано в журнале для владельцев «ИЖ-Планеты — спорт».

«За рулем» не раз печатал материалы об устройстве и эксплуатации этой машины: описание мотоцикла — 1974, № 1; цветная вкладка с характеристикой машины — 1979, № 12; устройство двигателя — 1975, № 9; схема электрооборудования — 1982, № 1; отчет об испытаниях — 1976, № 2 и № 3; сравнительные испытания с мотоциклами класса 350 см³ — 1977, № 10; особенности эксплуатации и ремонта — 1978, № 6.

РЕМОНТУ НЕ ПОДЛЕЖАТ

А. Черенков из Краснодара обратился с вопросом, где можно восстановить протектор автопокрышек размером 155Р—13.

Как ответили редакции во Всесоюзном промышленном объединении «Союзремшина», автопокрышки 155Р—13 моделей ИЯ-173 и ИЯ-214 были выпущены небольшими партиями, после чего их производство прекратили. В связи с этим экономически нецелесообразно создавать специальную дорожную восстановительную станцию и организовывать ремонт покрышек этих моделей.

ВСТРЕЧАЯ ЮБИЛЕЙ

Советская Киргизия — одна из самых высокогорных республик нашей страны. Ее природные условия предопределили ведущую роль автомобильного транспорта во всех видах перевозок. По территории Киргизии проходят важнейшие автомагистрали, связывающие столицы соседних республик — Ташкент и Алма-Ату. Общая длина автомобильных дорог составляет здесь 22 тысячи километров.

В настоящее время автомобильный транспорт ежедневно перевозит около 1 миллиона тонн грузов (более 97% всех перевозок) и 1,5 миллиона пассажиров (99% общего числа). Автобусная сеть продолжает развиваться и сегодня насчитывает 867 сообщений общей протяженностью 54,9 тысячи километров.

Непрерывно пополняется автомобильный парк общего пользования. Только за последние два года он вырос на 3300 машин суммарной грузоподъемностью 19 тысяч тонн. За это же время республика получила 1220 автобусов и 800 легковых такси.

Автотранспортники Киргизии вносят весомый вклад в строительство таких важных объектов, как Курпсайская ГЭС, Нижне-Алаарчинское водохранилище, горно-обогатительные комбинаты в Нарынской и Иссык-Кульской областях. Большой объем работы выполняет автотранспорт общего пользования и в сельском хозяйстве — в нынешнем году он перевез около 4 миллионов тонн грузов. На снимке: участок дороги Фрунзе — Ош близ нарынского каскада.

Фото М. Аширбаева (ТАСС)



Указатель материалов, опубликованных в журнале

К 60-ЛЕТИЮ ОБРАЗОВАНИЯ СССР

Аркуша В., Демченко Б., Князев В. Поволжье автомобильное	10 — 2-я стр.* обл. и 1; 11 — 3; 12 — 3 8 — 4
Бабышев А. Дружной семьей	6 — 3
Банчевский Б. Друга я никогда не забуду	4 — 1
Блохин А. Путь к нефти	11 — 12
Богуславский В., Кузнецов В. Рубежи мотоциклостроителей	5 — 2
Борзунов А. Расходовать меньше, производить больше	12 — 12
Бродский А. «Волга» 3102	2 — 3-я стр. вкл.
Встреча юбилей	12 — 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 14, 15, 20, 21, 23, 28, 29
Демченко Б., Князев В. Люди, автомобили, дороги	8 — 2-я стр. обл. и 1; 9 — 2-я стр. обл. и 1

Демченко В. Опыт, настойчивость, инициатива	3 — 2
Клименко И. Автотранспорт. Пятилетка — год второй	10 — 4
Ковриженко Е. Здесь все — друзья	9 — 8
Колбовский А. Огни над Енисеем	4 — 2
Лавринович М. Белорусские автомобили	9 — 16
Логинов Б. Победа, ценная вдвойне	12 — 12
Луговьер Д. Слет победителей	12 — 7
Мурашев В. От семафора до ЭВМ	12 — 17
Онищук А. Таким ребятам все по плечу	10 — 13
Поступь России	6 — 2-я стр. обл.
Рубен В. Союз нерушимый	12 — 1
Синельников Б. Все для автотомолюбителя	12 — 24
Ставровский Ю. II в командном и в личном — первые	12 — 12
Тилевич М. Водитель — это звучит гордо	9 — 6
Тлеулин Т. Две пятилетки за пять лет	5 — 5
Украина автомобильная	7 — 2-я стр. обл.

Уханов М., Ходжибаев А., Байтасов Б., Ахмедов И., Палласе А. Готовность к защите Родины	12 — 5
Фаустов В. КАМАЗы строят вся страна	12 — 8
Шаниров М. В семье равных	7 — 1
Шарапов В., Робиташвили Г., Черников И., Усманов И. У дорожной карты страны	12 — 10

ШАГИ ПЯТИЛЕТКИ

Акулинушкин Н. Дело каждого	2 — 6
Аркуша В. Ленинградский «Патриот»	5 — 10
Дмитриев Н. «Автоэкспорт» более чем в ста странах мира	3 — 10
«Жигули», «москвичи», «запорожцы» 1982 года	1 — 9
Киселев И. ГАЗу — пятьдесят	1 — 2-я стр. обл. и 4
Шумилин Б. Доводить задуманное до конца	6 — 1
Экономно, бережливо	1 — 1

ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ ПРОГРАММА

Кобзев А. Продовольственная программа и автомобилестроение	8 — 2
Масленников А. Полям и фермам	9 — 3
Связующее звено	11 — 2-я стр. обл.
Шугуров Л. Сельскохозяйственные грузовики	10 — 10 и 2 — 3-я стр. вкл.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНИЗАЦИЙ ДОСААФ И ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

В преддверии IX съезда ДОСААФ	10 — 6
Бабышев А. Составляющие качества	11 — 6
Валиев Б. Из зрителей — в участники	7 — 3
В преддверии IX Всесоюзного съезда ДОСААФ СССР	11 — 1
Мослякин В. На страже завоеваний Октября	10 — 12
Эвин Э. Ответственная функция	2 — 5
Аслезов С. Его девиз — вперед	3 — 2-я стр. обл.
Бабышев А. Родники опыта	2 — 4
Вести с мест	5 — 7; 8 — 5
Демченко Б. Трудная «четверка»	4 — 5
Ельчанинов И. Можно принять за образец	8 — 2 — 3-я стр. вкл.

Колобов М. Видеть перспективу	6 — 4
Колобов М. ТСО третьей группы	1 — 6
Концевешкин М. Со школьной скамьи	5 — 8
Леонов В. Основа закладывается на площадке	6 — 5
Манашов В., Молонов В. Система питания ГАЗ-66	3 — 6
Мальнов В. Это в ваших силах	7 — 4
Марков В. Ленинградский эксперимент	3 — 5
Олейник А. С неба — в атаку	4 — 4
Осипов А. Огненные рейсы	9 — 4
Панич В. Мастер	4 — 3
По путям дорогам фронтовым	5 — 4
Россинская С. Я помню тот бой	3 — 4
Старчевский В. Мурманские контрасты	1 — 7
Страж Октября, страж мира	2 — 1
Усачев Н. На страже мира	5 — 2-я стр. обл.
Чкаидзе Т., Чикста А. Резервы массовости — в действии!	2 — 2

БУДУЩЕМУ ВОИНУ

Карпов С. БМД-1	1 — 10
Кочнев Е. Через водные преграды	2 — 10

ТЕХНИКА И НАУКА

Советская техника

Аранчук Е., Бирюк К., Ягнятинский В. Аккумуляторы: от облегченных к необслуживаемым	4 — 6
ВАЗ-2107 — восьмая модель завода	2 — 2-3-я стр. вкл.
Зубарев А. Газобаллонные ЗИЛы	7 — 10
Ивановский В. Восьмиколесные МАЗы	6 — 10
Каменев В., Магдычанский Ю. К-133А заменит К-127	10 — 10
Коряковцев Г., Чарноцкий И. Модернизация продолжается	6 — 12
Кочнев Е. Автомобили против огня	4 — 2-я стр. вкл.
Кузнецов В., Прокофьев Ю. Возрождение «Востока»	7 — 10
Кузнецов В. 1000-кубовый «Восток»	9 — 10
Леонов М. «Карпаты» — новый монок	9 — 11
Озимов П. Турбокомпрессор для легковых автомобилей	8 — 12
Пятнов К. Восемнадцать моделей ВАЗ	8 — 12
Седельные тягачи «Урал»	9 — 10
С турбонаддувом	9 — 11
Табалин В. КраЗ-260	5 — 12

Клуб «Автолюбитель»

Вухгалтерия мощности	10 — 28
Весенние заботы	4 — 25

Вечная тема	9 — 30
Выход найдется	5 — 27
Глушители для «жигулей»	8 — 24
Двухконтурная система тормозов «Запорожца»	11 — 29
Диагностика своими силами	12 — 26
Для долгой службы батарей	12 — 27
Карбюраторы в цифрах	2 — 26; 4 — 28; 6 — 28 1 — 27

Компрессия	11 — 30
Манжеты и сальники «москвичей»	2 — 28
Немного медленнее, но дешевле	3 — 27
Несколько советов владельцам ЛуАЗов	5 — 26
«Озон» на контроле	3 — 29
По весенней дороге	11 — 29
Положи к зиме в багажник	4 — 27
Портативный приемник в автомобиле	12 — 25
Распредел и крестовина	7 — 29
Ремонт пластизольных покрытий	6 — 26
Самые разные резьбы	5 — 28
Свет перед машиной	8 — 26
Складной тент	7 — 28
Трансмиссионные масла	8 — 27
Устанавливаем радиоприемник А-271	5 — 29
Чтобы тахометр работал	6 — 25
Шина, заслужившая признание	9 — 28
Шины	3 — 28
Электромагнитный упор дросселя	10 — 29
Электроника в помощь экономике	

Ваша сервисная книжка

Обслуживаем «Жигули»	4 — 26
Карбюратор	2 — 26
Привод клапанного механизма	7 — 30
Система зажигания	

Страничка мотоциклиста

Копов Э. Берегите сцепление	5 — 14
Копов Э. Завода о тормозах	9 — 14
Копов Э. Консервация	10 — 22
Копов Э. На двух колесах в дороге	4 — 22
Котов П. Ремонт главной передачи	8 — 15
Микрюков Г. Ремонт передней вилки ижевских машин	12 — 22
Морозов Ю., Морозов М. Как на испытаниях	11 — 25
Овсевич Л. Ремонтируем цилиндр	3 — 30
Самойлов В. Электрооборудование ижевских мотоциклов	1 — 12
Шипота Ф. Ремонт коленчатых валов	6 — 22
Шугуров Л. ТИЗ, «Юпитер» и другие	2 — 24
Юдин А. Не конкурируя, а дополняя	2 — 25

Современная автомототехника

Аркуша В. Чистый воздух	3 — 8
Архипов В. Эконометры	4 — 16
Баранов В. Синхронные карданные шарниры	6 — 16
Высоцкий М., Евграфов А. Выигрыш — четыре-пять процентов	11 — 5
Златовратский О., Конаков Ю. Однотрубный вместо двухтрубного	10 — 16
Кочнев Е. Литые колеса	11 — 28
Фиттерман Б. Переднеприводные	2 — 14 и 1-я стр. вкл.
Чекал Л. ЯВА для гонок по льду	3 — 7

Поиски, идеи, разработки

Аркуша В. Двигатель из керамики	9 — 13
Иваницкий С. Мотоциклетный роторный	10 — 7
Тишаков В. Бесшатунный двигатель	4 — 8 и 1-я стр. вкл.

Испытывает «За рулем»

Аркуша В. Достойный наследник	11 — 8
Копов Э. «Юпитер» с коляской	7 — 12

* Первая цифра обозначает номер журнала, вторая — страницу.

Моисеевич А. Вулканизация без вулканизатора	10—26
Панярский В. ЗАЗ—988М. Первые впечатления	9—12
Разинчев Н. 100 000 километров на «Ниве»	6—14; 8—10
Синельников Б. «Москвич-Люкс»	3—12
30 000 на ИИ-251	11—8

Тест «За рулем»

Бродский А. Непрозрачное стекло	2—20
Жил человек рассеянный	7—7
Лампы повышенной мощности	10—23
Магнитное поле и расход бензина	12—28
Непрозрачное стекло	8—18
Отсутствует педали!	2—8
Под контролем прибора	1—14
Холостой ход, индикатор и экономия	3—26
Хотим ездить экономно	8—14; 9—26

Советы бывалых

«Волга»	3—3-я стр. обл.; 5—3-я стр. обл.; 12—3-я стр. обл.
«Москвич» (АЗЛК и ИЖ)	1—3-я стр. обл.; 2—3-я стр. обл.; 6—3-я стр. обл.; 8—3-я стр. обл.; 9—3-я стр. обл.; 10—3-я стр. обл.; 11—3-я стр. обл.

«Жигули»

1—3-я стр. обл.; 2—3-я стр. обл.; 3—3-я стр. обл.; 4—3-я стр. обл.; 5—3-я стр. обл.; 6—3-я стр. обл.; 7—3-я стр. обл.; 8—3-я стр. обл.; 9—3-я стр. обл.; 10—3-я стр. обл.; 11—3-я стр. обл.; 12—3-я стр. обл.	
---	--

«Запорожец»

1—3-я стр. обл.; 2—3-я стр. обл.; 3—3-я стр. обл.; 4—3-я стр. обл.; 5—3-я стр. обл.; 6—3-я стр. обл.; 7—3-я стр. обл.; 10—3-я стр. обл.; 11—3-я стр. обл.; 12—3-я стр. обл.	
---	--

Автомобили всех моделей

1—3-я стр. обл.; 2—3-я стр. обл.; 3—3-я стр. обл.; 4—3-я стр. обл.; 6—3-я стр. обл.; 7—3-я стр. обл.; 9—3-я стр. обл.; 10—3-я стр. обл.; 12—3-я стр. обл.	
---	--

Мотоциклы всех моделей

1—3-я стр. обл.; 2—3-я стр. обл.; 4—3-я стр. обл.; 5—3-я стр. обл.; 6—3-я стр. обл.; 8—3-я стр. обл.; 9—3-я стр. обл.; 11—3-я стр. обл.; 12—3-я стр. обл.	
---	--

Лучший совет года

1—3-я стр. обл.	
-----------------	--

Инженеры отвечают читателям

Гольдблат И. Газ вместо бензина	3—14
Тюфяков А. Еще раз об «Озоне»	12—23

В мире моторов

1—28; 2—30; 3—24; 4—30; 5—30; 6—30; 7—24; 8—28; 9—24; 10—24; 11—24; 12—16	
---	--

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Правила и организация движения

Баваров Б. Каждой дороге — своя скорость	9—23
Зайчиков С., Панярский В. Из года в год	5—18
Ларин В. Черный треугольник в желтом круге	1—25
Панярский В. Водитель и автоинспектор	2—17
Стоп-ляп	1—26; 5—20; 8—19; 9—20; 10—20

Экзамен на дому

1—24; 2—4-я стр. вкл.; 3—21; 4—4-я стр. вкл.; 5—24; 6—4-я стр. вкл.; 7—20; 8—4-я стр. вкл.; 9—21; 10—4-я стр. вкл.; 11—21; 12—4-я стр. вкл.	
---	--

Анализ дорожных происшествий

Литвинова Т. Не обманывайте себя!	7—18
Могилянский Л. Здесь нет мелочей	3—20
Это могло не случиться	4—19; 6—19; 7—19
Янин В. Право руля!	7—21

Разные вопросы

Авенариус А. Зеркала на автомобиле	7—22
Беляев Б. Краснодарский автоград	9—22

Гольдин И. «Время реакции» отстало от времени	6—17
Гольдин И. Робот вместо водителя?	12—20
Дорога на всех одна	6—18
Жулев В. От каждого водителя	10—18
Исановский С., Пименов С. Дорога на всех одна	1—22
Кольбах В. Дорога на всех одна	4—20
Круглов Г. Как служится, инспектор?	11—19
Лаптев О. Мера ответственности	2—13
Маресев А. Дорога на всех одна	11—17
Меньших П. Психология и безопасность	4—17
На дорогах всего света	2—20; 3—22; 4—20; 5—18; 7—22; 9—18; 10—16; 11—22; 12—13

Панярский В. «Сигналдортранс—1981»

Ройтман Б. Без сигнала	3—22
Солонников Ю. Дорога на всех одна	11—20
Флотский Г. Общими усилиями	5—20; 7—13

Советы по вождению

Беспалов А. Пропустите колонну!	8—23
Как вы поступите?	3—18; 6—20; 8—20; 11—22; 12—18
Коноп Э. На мотоцикле в горах	8—17
Кузнецов Ю. Дождь и шина	10—17
Литинский С. До полной остановки	10—20
Новиценцев В. Еще раз про обгон	9—18
Пашкин Л. Внимание, туман!	4—18
Пашкин Л. Днем или ночью?	5—21
Пашкин Л. Через перевал	9—20
Тернел А. По городу	5—22

СЕРВИС

Антипов В. На комиссионных началах	12—21
Батурин Ю., Меньших П. Не понадеялись	2—23
Ниселев И. Дело не в дефиците	10—21
Моисеевич А. Сто фирм в «Сокольниках»	7—16
Разинчев Н. Служба быта и автомобилей	4—24
Разинчев Н. Центр в Балашихе	1—29

СПОРТ

Автомобили Кубка дружбы	6—2-я стр. вкл.
Антонов Н. К вершине трудные шаги	10—25
Аркуша В. Трасса в завтрашний день	4—14
Аркуша В. «Хочу построить багги»	2—13
Балестр Жан-Мари, Логинов Б. Спорт не знает границ	6—8
Богданов О. Дуэт солистов	1—20
Богданов О. Победа — одна на двоих	10—14
Богданов О. Совмещая три времени	4—12
Богданов О. Три этапа одного ралли	12—14
Григорьева Т. С мотоциклом на всю жизнь	2—9
Григорьева Т. Так приходит успех	6—7
Демидов М. День открытий	5—16
Клочичев А. «Лада» — первая среди марок	4—12
Кубок стартовал в Риге	8—8
Кузьмин Ю. Без неожиданностей	10—15
Лисовец Ю. Дебют чемпионата	10—14
Лисовец Ю., Поспелов С. «Русская зима» подводит итоги	3—16
Логинов Б. Автоспорт на телеэкране	4—32
Логинов Б. В Полтаве — вторые	9—5
Логинов Б. Наставник сборной	8—8
Логинов Б. Слалом для всех	7—5
Логинов Б. Так держаться!	1—16
Логинов Б. Чемпионаты и чемпионаты	5—6
Малаян А. В погоне за скоростью	11—14
Павлов Ю. 25-й старт!	11—16
Панферов Б. Спринт-эстафета	6—6
Победы на разных широтах	9—7
Радченко Н. Вершина без осановления	11—15
Сабинин А. Скоростной слалом	3—17
Синельников Б. Шаг вверх	1—16
Союз науки и спорта	8—6
Спартакиада зовет	4—1
Спортивный глобус	1—32; 2—32; 3—32; 6—32; 7—32; 8—32; 9—32; 10—32; 11—32; 12—32
Спортивный календарь — 1982	2—12
Среднев А. Bravo, «Нива»!	3—13

Ставроский Ю. Победа, какой еще не было	1—16
Сысоев В. Спорт для народа	1—2
Табло чемпионов	11—15; 12—15
Тилевич М. Волшебная гонка	4—14
Туревский И. На самодельных машинах	1—22
Холщеникова Т. Не мощно, а уменем	1—20
ЦАМКУ — двадцать пять	2—6
Цыганков З., Богданов О. Школа начинающего спортсмена	7—6; 8—6
Чиконя Д. Надежды Владимира Даниленко	6—6
Шугуров Л. В Киеве — первые	9—5
Юрьев Л. Одна «зима» сменить другую...	5—17

ТУРИЗМ

Котов Г. Перед новым сезоном	4—10
Тернел А., Тернел Д., Яременко О. По Кавказу и Каспию	6—24
Тернел Д. Путевый дневник	7—27
Яременко О. По Веломорью	5—10

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

1—11; 2—16; 3—9; 4—9; 5—9; 6—9; 7—9; 8—9; 9—9; 10—9; 11—11	
--	--

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 — 4-я стр. обл.	
---	--

У НАШИХ ДРУЗЕЙ

Арцт Х. Представляет ИФА	12—16
Демченко Б. Учат экономно, учат экономно	1—30
Ковач Л., Бродский А. «Ваконь» — партнер ВАЗа	11—10
Сделано в ПНР	12—16
Швецов Р. Автомобилизация и автомобилисты	11—10

ПО ПИСЬМУ ПРИНЯТЫ МЕРЫ

1—19; 2—29; 3—25; 5—29; 7—31; 8—30; 9—26	
--	--

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Автомобили	1—31; 2—22; 3—31; 4—15; 5—25; 6—11, 22; 7—14; 8—23; 9—31; 10—27; 11—26; 12—29
Мотоциклы	1—31; 2—31; 3—31; 12—29
Обучение	5—25; 8—23
Правовые вопросы	1—31; 2—22; 3—31; 5—25; 6—19; 7—14; 8—23; 10—17, 27; 11—26; 12—29
Библиография	2—22
Книги — почтой	2—22; 5—25

ПО ТУ СТОРОНУ

Гасанов Р. Рынок менеджеров	6—31
Гоголев Л. Исправный поставщик Пентагона	8—29
Демидов М. Поскользнулись	2—31
Семенов К. Маневрируют	5—31

РАЗНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Абезьянин Д. Завод, люди, мотоциклы	5—31
Гердт З., Болотовский М. Очень хотел с вами встретиться...	4—11
Дорожная хроника	7—15
Зингер Г. Человек и автомобиль	1—26
Исанов И. Ветеран	11—7
Какие бывают жалобники	7—31
Какие бывают жалобы	8—30
Как требует система СИ	1—19
К нашим читателям	1—5
Колбовский А. Подводя итоги	5—3
Колбовский А. Частица его жизни	7—2
Могилянский Л. Между Госстрахом и автосервисом	1—18
Новогодние пожелания читателям «За рулем»	1—1, 8
Обратная связь	4—15
Премия Ленинского комсомола — гвардейцам пятилетки	7—2
Фотомастера, на старт!	2—15
Хинчум В. ГСК: права и обязанности	7—25; 8—31; 9—25; 10—31; 11—27
Чеботарев А. Автомобильный парк мира: проблемы и перспективы	6—11

МАТЕРИАЛЫ ПОД РУБРИКОЙ «ЭКОНОМНО, БЕРЕЖЛИВО»

1—1, 14; 2—6, 8, 26, 28; 3—14, 26; 4—16, 28; 5—8, 26; 6—5, 28; 7—4; 8—14; 9—26; 10—28; 11—5	
---	--

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ.

Ответы на задачи, помещенные на 4-й стр. вкладки.

Правильные ответы — 2, 4, 5, 7, 10, 12, 15, 18, 20, 25.

I. В таких ситуациях на дорогах вне населенных пунктов правило предоставления приоритета водителям автобусов не действует. Здесь они должны ожидать паузы в потоке, прежде чем отъезжать от остановки (пункт 16.5).

II. Разрешенные направления движения на перекрестке определяют только дорожные знаки. Дополнительная секция в данном случае может предназначаться для транспортных средств общего пользования, на которые действие знака 4.1 не распространяется (пункт 4.4.1, 4.1.4).

III. Требование предоставить при левом повороте на перекрестке преимущество выполняющему правый поворот с равнозначной дорогой со встречного направления не оговорено какими-либо условиями: будет ли этот водитель занимать первую полосу или сразу выедет на вторую, приоритет на его стороне (пункт 15.5).

IV. Число полос не определяет число рядов на дороге. Скажем, при ширине полосы 3,75 м и более малогабаритные легковые автомобили могут двигаться и в два ряда. Правила определяют лишь наименьшую ширину полосы — она должна быть достаточна, чтобы механические, кроме мотоциклов, транспортные средства могли по ней двигаться в один ряд (пункт 1.8).

V. Хотя в данном случае у каждого водителя справа есть другое транспортное средство, обязанность уступать дорогу возникает лишь тогда, когда они могут стать друг другу помехой. В нашем же примере пути самосвала и мотоциклиста, как и мотоциклиста с водителем автобуса, не пересекаются. Поэтому они едут первыми, а затем вступает в силу «правило правой руки» (пункты 1.8 и 15.2 и 15.5).

VI. В этой обстановке надо ожидать, пока водитель впереди освободит дорогу, ибо обгоны на пересечениях равнозначных дорог запрещены (пункт 12.6).

VII. Стоянка запрещена в 5-метровой зоне по обе стороны от выездов из дворов, здесь можно только останавливаться (пункт 13.5).

VIII. Действие знака 5.5 не заканчивается у перекрестка, его зона простирается до знака 5.6 («Конец дороги с односторонним движением»). Поэтому движение в направлении Б на этом участке дороги запрещено (пункт 4.5.1, 5.5).

IX. Звуковой сигнал может понадобиться в любую минуту — в критической ситуации, а вне населенных пунктов — и как предупредительный сигнал при обгонах и т. п. Поэтому при невозможности устранить такую неисправность надо возвращаться в гараж или к месту стоянки (пункт 27.2.47).

X. При движении в тоннеле надо включать обязательно ближний свет фар или противотуманные фары (пункт 21.2).

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

АВТОГОНКИ

Соревнования на Кубок дружбы социалистических стран проводились в двадцатый раз. Они снова подтвердили высокие качества автомобилей и двигателей ВАЗ. Все участники на гоночных автомобилях класса В8-1300 см³ использовали советские двигатели. На легковых машинах среди десяти лучших гонщиков все, кроме П. Самохила («Шкода»), шли на «Жигулях».

V этап (НРБ). Класс А2-1300 см³. Личный зачет: 1. Л. Вареш (ЧССР), «ВАЗ-21011-Металкс»; 2. Н. Вахмуров (СССР), ВАЗ-21011; 3. В. Томашек (ЧССР), «ВАЗ-21011-Металкс»; 4. А. Фешарен (ЧССР), ВАЗ-21011; 5. П. Самохил (ЧССР), «Шкода-120СЛ»; 6. Г. Петернейчев (НРБ), ВАЗ-21011... 20. В. Глушков (СССР), ВАЗ-21011. Командный зачет: 1. ЧССР; 2. НРБ; 3. СССР; 4. ВНР; 5. СРР.

Класс В8-1300 см³. Личный зачет: 1. Я. Веселы (ЧССР), РАФ; 2. И. Москаль (ЧССР), «Металкс-103»; 3. В. Лим (ЧССР), «Авиа-АЕЗ»; 4. Т. Напа (СССР), «Эстония-20»; 5. У. Мелькус (ГДР), СЕГ-МТ-77; 6. И. Черва (ЧССР), «Металкс-106»... 8. Т. Асмер (СССР), «Эстония-20»... 18. А. Медведченко (СССР), «Эстония-20». Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР; 4. ВНР; 5. НРБ.

Суммарный результат. Класс А2-1300 см³. Личный зачет: 1. В. Томашек (ЧССР); 2. Л. Вареш (ЧССР); 3. А. Фешарен (ЧССР); 4. П. Самохил (ЧССР); 5. П. Гаал (ВНР); 6. И. Гуляш (ВНР)... 10. Н. Вахмуров (СССР); 11. В. Глушков (СССР); 12. А. Григорьев (СССР). Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. НРБ; 4. ВНР; 5. ГДР; 6. СРР.

Класс В8-1300 см³. Личный зачет: 1. Я. Веселы (ЧССР); 2. У. Мелькус (ГДР); 3. И. Москаль (ЧССР); 4. Т. Напа (СССР); 5. В. Лим (ЧССР); 6. Б. Каспер (ГДР); 7. Э. Линдгрен (СССР)... 9. Т. Асмер (СССР); 10. А. Медведченко (СССР). Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. СССР; 4. НРБ; 5. ПНР; 6. ВНР.

КАРТИНГ

Победой советских спортсменов закончился розыгрыш Кубка дружбы 1982 года. Приводим результаты соревнований.

III этап (СССР). Личный зачет: 1. П. Бушланов; 2. М. Ухов (оба — СССР); 3. В. Крыжан (ЧССР); 4. О. Ванаселья; 5. М. Рябчиков; 6. А. Верзиньш (все — СССР). Командный зачет: 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР; 4. ВНР; 5. НРБ; 6. ПНР; 7. СРР.

IV этап (НРБ). Личный зачет: 1. Бушланов; 2. Ухов; 3. Ванаселья; 4. Р. Аюпов

(СССР); 5. Верзиньш; 6. Рябчиков. Командный зачет: 1. СССР; 2. ГДР; 3. НРБ; 4. ВНР; 5. СРР.

Суммарный результат. Личный зачет: 1. П. Бушланов (СССР) — 5 очков; 2. М. Ухов (СССР) — 9; 3. М. Рябчиков (СССР) — 27; 4. Р. Аюпов (СССР) — 31; 5. А. Верзиньш (СССР) — 34; 6. О. Ванаселья (СССР) — 40. Командный зачет: 1. СССР — 68 очков; 2. ГДР — 248; 3. ЧССР — 261; 4. НРБ — 309; 5. ВНР — 323; 6. ПНР — 515; 7. СРР — 664.

МОТОКРОСС

Финишировал чемпионат мира в классе 250 см³. Из 24 заездов 10 выиграно на мотоциклах «Ямаха», пять — на КТМ, четыре — на «Сузуки», три — на «Хонде» и два — на «Хускварне». Советские спортсмены на этот раз выступали по неполной программе.

X этап (США). 1-й заезд: 1. Д. Бэйли (США), «Ямаха»; 2. Т. Джонсон (США), «Ямаха»; 3. К. ван дер Вен (Голландия), КТМ; 4. Д. Ля Порт (США), «Ямаха»; 5. Ж. Жобе (Бельгия), «Сузуки»; 6. И. Мартенс (Люксембург), КТМ. 2-й заезд: 1. ван дер Вен; 2. Ля Порт; 3. Джонсон; 4. А. Хэнсен (США), «Хонда»; 5. Жобе; 6. Бэйли.

XI этап (Финляндия). 1-й заезд: 1. Ля Порт; 2. Жобе; 3. ван дер Вен; 4. Г. ван Мьерло (Голландия), «Сузуки»; 5. Т. Хансен (Швеция), «Ямаха»; 6. Мартенс. 2-й заезд: 1. ван дер Вен; 2. Жобе; 3. Ля Порт; 4. Ж. Лякае (Бельгия), «Хонда»; 5. ван Мьерло; 6. Р. Диффенбах (ФРГ), «Хонда».

XII этап (Швеция). 1-й заезд: 1. Хэнсен; 2. Жобе; 3. ван дер Вен; 4. Ля Порт; 5. Э. Сундстрем (Финляндия), «Сузуки»; 6. Лякае. 2-й заезд: 1. Хэнсен; 2. Ля Порт; 3. Жобе; 4. Мартенс; 5. Хансен; 6. Сундстрем.

Итоговая сумма очков: 1. Д. Ля Порт (США), «Ямаха» — 238; 2. Ж. Жобе (Бельгия), «Сузуки» — 225; 3. К. ван дер Вен (Голландия), КТМ — 205; 4. Д. Уотсон (Англия), «Ямаха» — 115; 5. Р. Диффенбах (ФРГ), «Хонда» — 90; 6. Ж. Лякае (Бельгия), «Хонда» — 79.

СПИДВЕЙ

Закончились проводимые, как всегда, по многоступенчатой системе личные и командные первенства мира по мотогонокам на классической гаревой дорожке.

Личное первенство. Континентальный финал: 1. И. Штанцль (ЧССР); 2. Э. Янцзак (ПНР); 3. В. Вернер (ЧССР); 4. Г. Хакк (ФРГ); 5. М. Старостин (СССР); 6. Э. Сова (ЧССР).

Интерконтинентальный финал: 1. Л. Коллинс; 2. К. Картер (оба — Англия); 3. Д. Сигалос (США); 4. Х. Нильсен (Дания); 5. К. Моран (США); 6. В. Пенхолл (США).

Мировой финал: 1. Пенхолл; 2. Коллинс; 3. Сигалос; 4. Моран; 5. Картер. 6. Джессап (Англия)... 18. Старостин.

Командное первенство. Континентальный финал: 1. ЧССР; 2. ФРГ; 3. ПНР; 4. СССР. Интерконтинентальный финал: 1. США; 2. Дания; 3. Англия; 4. Швеция.

Мировой финал: 1. США (Р. Шварц, Д. Отрей, К. Моран, Ш. Моран, В. Пенхолл); 2. Дания; 3. ФРГ; 4. ЧССР.

На первой странице обложки — фото В. Князева, Б. Корзина, В. Горлова, В. Ширшова и Л. Якутина.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: В. А. АНУФРИЕВ, А. Г. БАБЫШЕВ, П. Ф. БАДЕНКОВ, И. В. БАЛАБАЙ, В. Д. БОГУСЛАВСКИЙ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, А. Е. КУНИЛОВ, В. И. ЛАПШИН, Н. И. ЛЕЧ-Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, А. Е. КУНИЛОВ, В. И. ЛАПШИН, Н. И. ЛЕЧ-ФОРД, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. Л. МЕЛЬНИКОВ, В. И. НИКИТИН, Н. В. СЛАДКОВСКИЙ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), К. Н. ХОДАРЕВ, Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ

Зав. отделом оформления Н. П. Бурлака. Художественный редактор Д. А. Константинов. Технический редактор Л. В. Рассказова. Корректор М. И. Дунаевская.

Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, Сретенна, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30. Сдано в производ. 1.10.1982 г. Подписано в печать. 28.10.1982 г. Тираж 3 205 000.

Бум. 60×90^{1/8}, 2,25 бум. л. — 4,5 п. л. Цена 1 руб. Зак. 2030. Г-54490.

3-я типография Воениздата
Издательство ДОСААФ, Москва
© «За рулем», 1982 г.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ПРИ ПОМОЩИ ПАССАТИЖЕЙ

Разъединить тормозные шланги передних тормозов на «волгах» ГАЗ-21 и ГАЗ-24 с трубопроводами дело непростое. Штуцеры на шлангах и специальные гайки на трубках, имеющие мелкую резьбу, со временем покрываются коррозией. Чтобы облегчить работу и сохранить целыми гайки, я зежимаю их специально переделанными для этой цели пассатижами.



Переделка пассатижей для надежного удержания гаек на трубопроводе тормозов.

Смысл переделки ясен из рисунка. Грани в круглом отверстии на пассатижах опиляют так, чтобы они хорошо ложились на грани гайки. Стянутые болтом губки пассатижей надежно удерживают гайку при отворачивании штуцера со шлангом.

С. АРУТЮНЯН

г. Ереван

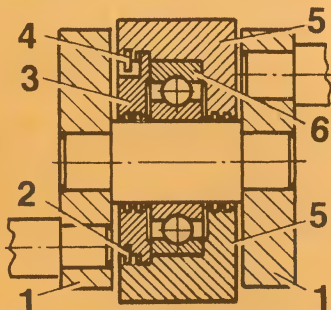
ЕЩЕ ОДИН ШТИФТ

В двигателе мотоцикла ЯВА-350 модели «634» долго не удавалось определить, отчего происходит стук, напоминающий стук поршневого кольца. Во время разборки мотора выяснилось, что причина в лабиринтном кольце, установленном на центральной опоре коленчатого вала. Посадочное место под него в корпусе подшипника было прослаблено, и при изменениях давления в кривошипной камере кольцо со стуком перемещалось по валу.

Устраняется дефект просто: напротив штатного штифта диаметром 2 мм я установил такой же (см. рисунок), просверлив для него соответствующие углубления в кольце и корпусе подшипника. После этой небольшой доработки стук в собранном моторе исчез.

В. ПОХИЛЬСКИЙ

Московская область,
п. Красново



Дополнительная фиксация лабиринтного кольца в корпусе подшипника: 1 — щечки коленчатого вала; 2 — новый штифт; 3 — лабиринтное кольцо; 4 — штатный штифт, установленный на заводе; 5 — половинки корпуса подшипника; 6 — подшипник.

КАК УСТРАНИТЬ ТЕЧЬ МАСЛА

Владельцев «запорожцев» часто беспокоит течь масла через сальники защитных чехлов полуосей. Чтобы избавиться от нее, ставят дополнительные уплотнения, наливают с запасом масло в коробку передач для компенсации его неизбежных потерь, но все эти меры не дают желаемого результата.

Правая и левая полуоси в сборе различаются между собой только направлением маслосгонной канавки в корпусе сальника. Но случается, что на машине стоят полуоси «на одну ногу». В таком случае течь будет гарантирована там, где направление маслосгонной канавки не внутрь коробки, а наружу.

Когда же корпуса сальников соответствуют предназначенным для них местам, на успех дела оказывает самое большое влияние положение сбega маслосгонной канавки, то есть где окажется ее выход из корпуса. В идеале он должен располагаться под полуосью, как показано на рисунке. В противном случае масло будет стекать на полуось и по ее наклонной поверхности наружу.

Чтобы правильно установить корпуса сальников, достаточно освободить прижимные кольца чехлов полуосей и по-

вернуть чехлы вместе с корпусами сальников. При таком монтаже деталей на моем ЗАЗ-968АВ2 течи масла не отмечается даже после пробега 89 тысяч километров. На первой же своей машине, ЗАЗ-965АВ2 без течи масла и замены сальников я проехал 150 тысяч километров. Уровень масла в коробке передач я поддерживаю на 3—5 мм ниже кромки контрольного отверстия.

г. Рига

И. БЕЛОВ



Идеальное положение маслосгонных канавок в корпусах сальников полуосей при виде сверху: 1 — левое колесо; 2 — корпус левого сальника; 3 — выход маслосгонных канавок; 4 — корпус правого сальника; 5 — правое колесо.

ЗАЩИТА ТРУБ

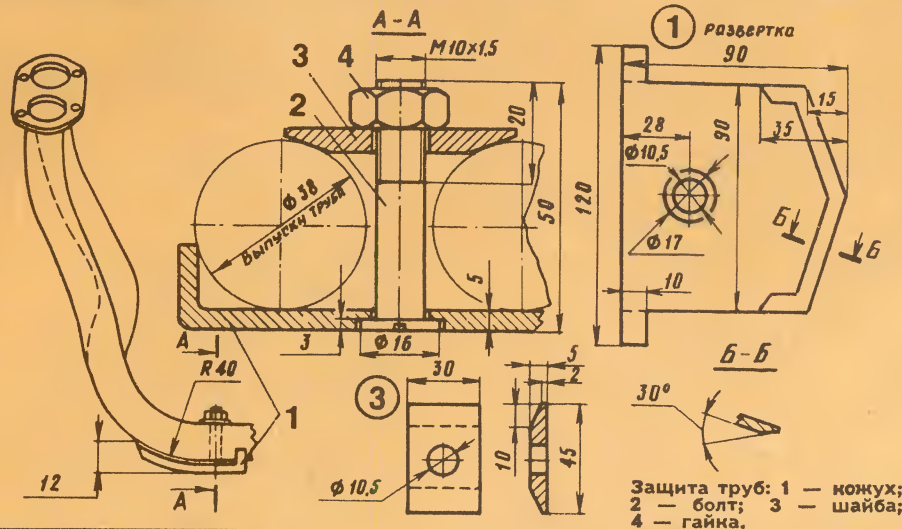
На «жигулях» выпускные трубы в том месте, где они выходят из моторного отсека под днище, нередко получают вмятины от камней и других предметов, попадающих на проселочных дорогах.

Я решил защитить трубы в этом уязвимом месте и поставил на них кожух,

показанный на рисунке. Он закреплен снизу на трубах перед их соединением, за поперечной тягой рулевой трапеции. Чтобы кожух не поворачивался вокруг болта, его лапки отгибаем на трубы по месту.

г. Николаев

В. КАЛЮЖНЫЙ



ВОРОНКА-УРОВНЕМЕР

Инструкция по эксплуатации стартерных аккумуляторных батарей рекомендует поддерживать уровень электролита в банках на 10—15 мм выше предохранительного щитка. Этот размер можно определить при помощи тонкой стеклянной трубочки. Однако она нередко трескается, ее легко разбить, и чаще всего доливают электролит на глаз.

Гораздо удобнее пользоваться воронкой с измерителем, которая показана на рисунке.

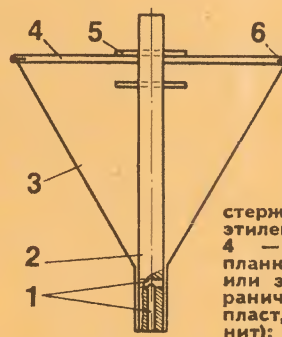
Пенопластовый стержень 2 свободно передвигается внутри носка воронки 3 и в отверстии направляющей планки 4. Цилиндрические ограничители 5 обеспечивают ход стержня в пределах 15 мм. Планка 4 закреплена на воронке двумя винтами М3. Чтобы придать пенопластовому стержню жесткость и кислотоупорность, его обязательно следует покрыть эпоксидным клеем.

Воронку опускают в заливное отверстие аккумуляторной банки и по положению ограничителей всплывшего стержня определяют уровень электролита. При необходимости льют в воронку воду или электролит, пока нижний ограничитель

не подойдет к планке. Жидкость из воронки перетекает в батарею по зазору между стержнем и носком воронки, а также через отверстия 1 в стержне.

Чернаясская область,
г. Смела

Г. ЧЕБОТАРЕВ



Воронка - уровень: 1 — отверстие для прохода жидкости; 2 — пенопластовый стержень; 3 — полиэтиленовая воронка; 4 — направляющая планка из винипласта или эбонита; 5 — ограничители (винипласт, напрон, эбонит); 6 — винты М3.



23. ГАЗ—14 «ЧАЙКА»

Легковой автомобиль большого класса ГАЗ—14 пришел на смену ГАЗ—13. У него сварная штампованная рама хребтового типа и кузов с трехрядным расположением сидений. К особенностям конструкции относятся гидравлические толкатели клапанов (исключающие необходимость регулировки), гидромеханическая трансмиссия, дисковые тормоза передних колес, гидравлический усилитель руля.

Машина снабжена разнообразным оборудованием, повышающим комфортабельность. Это кондиционер, стереофониче-

ский радиоприемник с поднимаемой электромотором антенной, электрические стеклоподъемники, теплоне пропускающие передние и задние стекла, обогрев стекол передних дверей теплым воздухом.

Год начала выпуска — 1977; число мест — 7; колесная формула — 4×2; двигатель: число цилиндров — 8, рабочий объем — 5526 см³, мощность — 220 л. с. при 4200 об/мин; число передач — 3; размер шин — 9,35—15"; длина — 6114 мм; ширина — 2020 мм; высота — 1525 мм; база — 3450 мм; масса в снаряженном состоянии — 2605 кг; скорость — 175 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 15 с.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ *За рулем*

Индекс 70321
Цена 1 руб.

24. ГАЗ—3102 «ВОЛГА»

К производству «Волги» третьего поколения (после ГАЗ—21 и ГАЗ—24) горьковский автомобильный завод приступил недавно. У новой «Волги» более современный по внешнему виду кузов в сравнении с ГАЗ—24, новый интерьер салона, дисковые тормоза передних колес и ряд других усовершенствований. К числу их относятся радиальные шины, галогенные фары, струйные стеклоочистители фар, бензобак позади спинки заднего сиденья, раздельный привод тормозов. Важнейшее новшество — двигатель с форкамерным зажиганием,

в основе которого лежит ЛАГ-процесс (лавинная активация горения), позволяющий снизить на 10—18% расход топлива, а также выброс в атмосферу с отработавшими газами токсичных веществ.

Год начала выпуска — 1982; число мест — 5; колесная формула — 4×2; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 2445 см³, мощность — 105 л. с. при 4500 об/мин; число передач — 4; размер шин — 205/70R — 14"; длина — 4960 мм; ширина — 1846 мм; высота — 1490 мм; база — 2800 мм; масса в снаряженном состоянии — 1450 кг; скорость — 150 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 16 с.

